



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>



Shipowners Requirements

Throughout the World

can be served through the following connections of

A/s MARITIME AGENCY, Amaliegade 35, Copenhagen:

BUNKERS

Lødingen: Lødingen Bunkerdepot A/S.
Stettin and Swinemünde: W. Kunstmann
London, Cardiff and Barry: Wilson, Sons & Co., Ltd.
Danzig: Sieg & Co., G. m. b. H.
Bergen: Kulkompagniet af 1871
London: Lindsay Blee & Co. Limited

Newcastle-on-Tyne: Gjemre & Co., Ltd.
Antwerp: Antwerp Coal Company
Hamburg: Albert Wiener
Kiel Kanal: Zerssen & Co.
New York: Berwind White Coal Mining Co.
Harstad: Bertheus J. Nilsen A/S

SHIPREPAIRING

Vancouver: Burrard Dry Dock Co., Ltd.
Birkenhead: Cammel Laird & Co., Ltd.

Rotterdam: De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij

TOWAGE

Baltimore & Philadelphia: Curtis Bay Towing Co. Inc.
Hamburg: Petersen & Alpers, G. m. b. H.
Glasgow: Steel & Bennie, Ltd.
Stettin: Maris Schiffahrts Gesellschaft m. b. H.
Rouen: Gabriel Faroult, Ste. Anonyme.

Danzig: Sieg & Co. & "Weichsel". Danziger Dampfschiffahrt und Seebad A-G.
Bristol: Commonwealth Steam Tug Co.
Bordeaux: Blue Funnel Towage Co.
London: William Watkins Ltd.

STEVEDORING & TALLY

London: A. Beck, Cargo Superintendent
Hamburg: Thor Nilsen, Stevedore
Amsterdam and Rotterdam: N. V. Corns. Swarttous Stuwadoors-Maatschappij
Hamburg: Mauri & Seyfahrt, G. m. b. H., Tallying
Dunkirk: Victor Rose (M. & W. Rose' Successors)
Karachi: Cowasjee & Sons
Havre: R. Chardine & Co.

Marseilles: Societe d'Acconage P. Froment
Calcutta: P. Chatterjee
London: The Regent Stevedoring Co. Ltd.
Antwerp: N. V. Corns. Swarttouw's Antwerp Stevedoring Co.
Java: N. V. Nederlandsch-Indische Steenkohlen Handel-Maatschappij, Amsterdam
Baltimore: Terminal Shipping Company

PROVISIONS & STORES

New York: Coston Supply Co. Inc.
Wilmington: Harbor Ship Supply Co.
Braila: P. Macri & Son
Genova: Fratelli Guidoni
Antwerp: A. Knudsen (Succ. to O. C. Gylstorff & Co.)

Marseilles: Goldberg Brothers
Rouen: L. David
Le Havre: Dubosc Supply Co. Ltd.
Hamburg: Georg P. Møller
Port Said, Algier, Oran: The Orient Supply Co.
Malta: Samuel Grech & Co.

BOATMAN ASSISTANCE

Hull: Louis Murch
Liverpool: R. R. Portus & Sons

Garston: R. R. Portus & Sons
Birkenhead: R. R. Portus & Sons

PROTECTING AGENTS

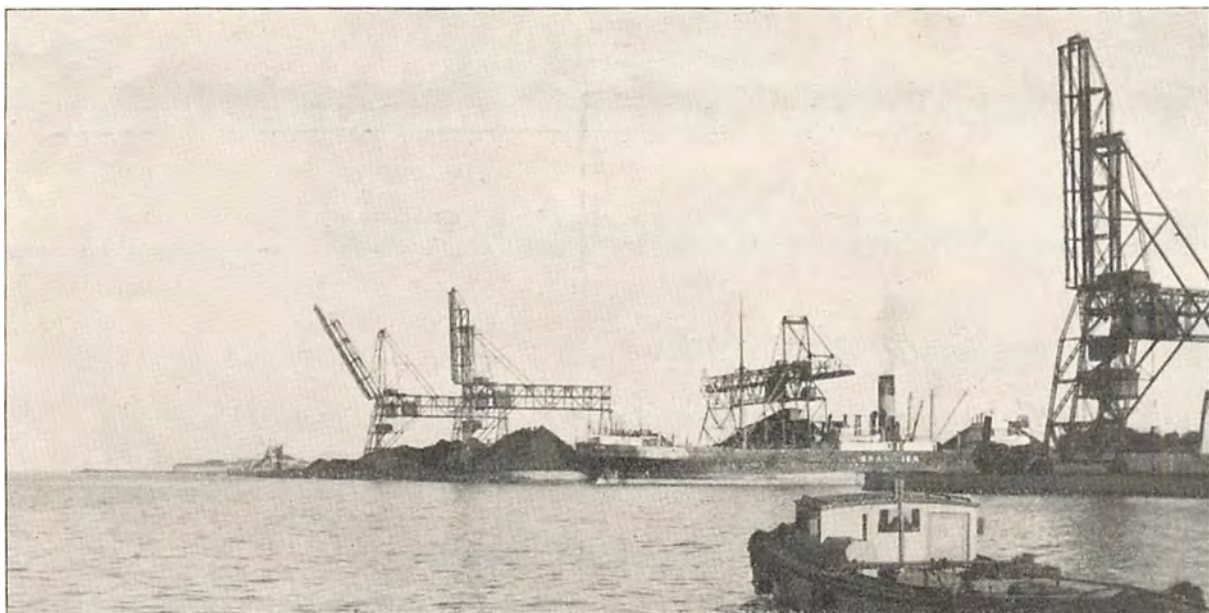
Braila, Sulina, Galaty: P. Macri & Son

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

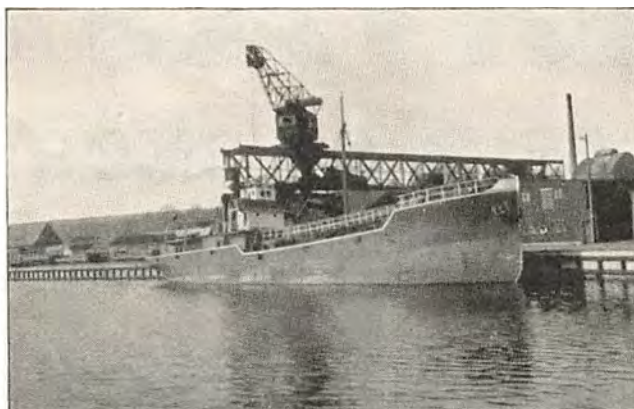
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

TELEFON-NR. 64

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

Sønderborg Bunkerstation

INGEN AFGIFTER



INGEN LODSTVANG

Levering Dag og Nat — Automatisk Vægt

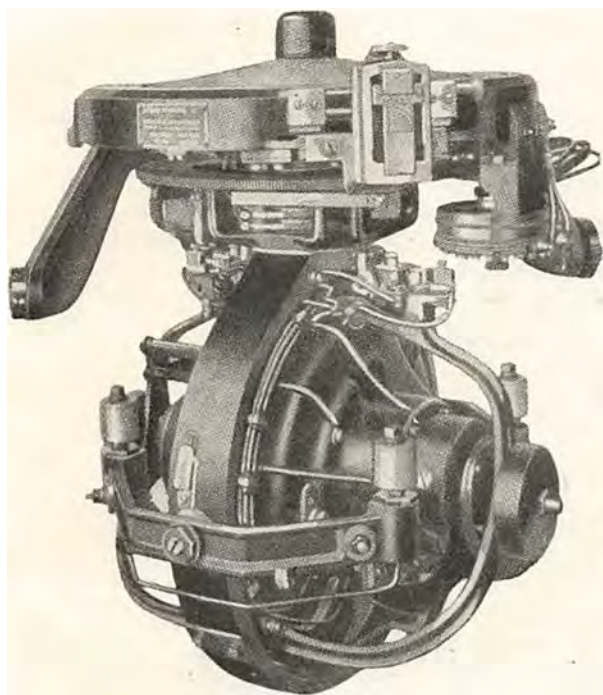
Kulhandel Aktieselskab

Sønderborg - Danmark

Telegr. »Importkul«

Telef. 23 - 38 - 404

Sjælen i Skibet



SPERRY!
KOMPASSET!

Spar Tid!

Tid er Penge!

REPRÆSENTANTER:

SOPHUS BERENDSEN A/S

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 STAT. 186

KØBENHAVN V.

VERITAS OIL

BRÆNDSSELS- OG SMØREOLIER
TIL DIESELMOTORER



Verdens første, største og hurtigste Dieselmotorskibe bruger

VERITAS DIESEL MOTOR OIL

Smøreoliedepoter i alle Verdens vigtigste Havne

Bunkerstationer :

København

Esbjerg

Aarhus

Sønderborg

Gøteborg

Stockholm

Vliessingen

Rotterdam

Antwerpen

Hamborg



Fabrikation af alle Specialolier og Konsistensfedt,
Dieselmotorolier, Turbineolier m. fl.

ALFRED OLSEN & CO. A/s

KØBENHAVN

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET



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



Sø- &
Transport-
Forsikringer

samt alle andre
- Arter af -

Skades-
Forsikringer

NATIONAL

BALTICA



Søforsikring
— herunder Forsikring af
Søfolks Effekter
Rejsegods
Lystkuttere



HOVEDKONTOR: BREDGADE 42
KØBENHAVN K * TELEFON: 4058



AKTIEKAPITAL
17 MILL. KR.

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR DANSK SØFART OG FISKERI

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,452 & 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.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

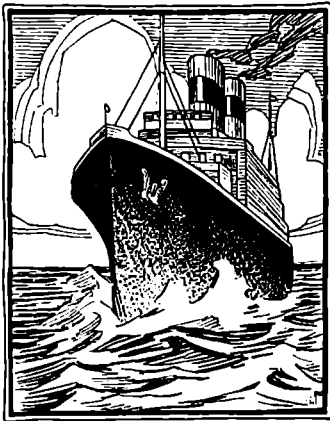
PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTEN AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

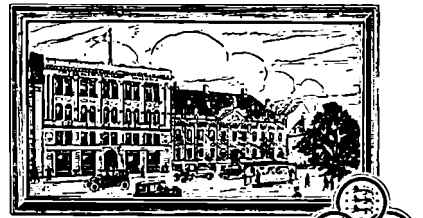
VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

Suenson & Jespersen

SCOPENHAGEN · K



SHIPOWNING — CHARTERING — CLEARANCE
PURCHASE AND SALE OF TONNAGE
INSURANCE



Forsikrings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Krone

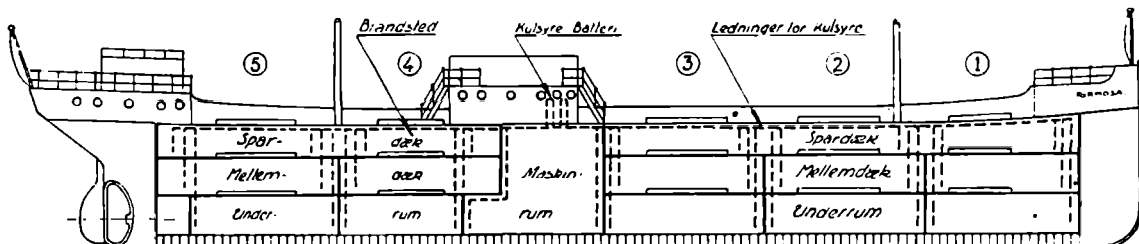


SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

LUX-RICH

KULSYRESLUKNING & BRANDDETEKTORER



WALTER KIDDE & CO.

GENERALAGENTER
THEO KOCH & CO. - FREDERICIA G. 15

MÆGLERKORPORATIONEN

◀ I KØBENHAVN ▶

MEDLEMSFORTEGNELSE DECEMBER 1935

EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) SKIBSMÆGLERE

<i>A. M. Almdal</i>	<i>Th. Egmose</i>	<i>Hugo Møller</i> (C. MØLLER & SØN)
<i>Ove Amsinck</i>	<i>Herman Hansen</i> (PETERSEN, MØLLER & HOPPE)	<i>Alex Møllnitz</i>
<i>M. R. Amundsen</i>	<i>H. A. Hansen</i> (HOLM & WONSILD)	<i>Marius H. Nielsen</i> (MARIUS NIELSEN & SØN)
<i>William Amundsen</i>	<i>Krist C. Hansen</i>	<i>A. M. Plaugmann</i> (ANDERSEN & PLAUGMANN)
<i>Wilh. Andreasen</i>	<i>Viggo Hansen</i>	<i>O. Prip</i>
<i>Th. Arno</i> (GHR. SCHIERBECK'S EFTF.)	<i>A. Henriksen</i>	<i>V. Th. Sass</i>
<i>A. V. Aschengreen</i>	<i>Jørgen Holm</i> (JØRGEN HOLM & CO.)	<i>Kai Schaldemose</i>
<i>A. H. Brandrup</i>	<i>Sven Holsøe</i>	<i>Edwin Sieh</i> (SKOVGAARD & SIEH)
<i>Aage Bruhn</i>	<i>J. Jensen</i>	<i>K. Smith</i>
<i>Hjalmar Bruhn</i> (N. SCHIØTT & HOCHBRANDT)	<i>J. Gotfred Jensen</i>	<i>Ingvard Sørensen</i>
<i>Cl. Christensen</i> (CL. CHRISTENSEN & CO.)	<i>S. Kamp</i>	<i>Vilh. Thøyer</i>
<i>J. Christophersen</i> (HECKSHER & SØNS EFTF.)	<i>Alfr. Møller</i>	<i>Niels Winther</i>
	<i>Chr. Møller</i>	<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> (ESKILDSØN & SØN)	<i>Alfr. Pedersen</i> (JØRGEN M. BØRRESEN & T. BRØE)	<i>A. Zieseberg</i>
<i>C. J. Falck</i>		

EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VEXELMÆGLERE

J. Holbech *Axel Permin* *G. Schneider* *Fritz Esmark Olsen*

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANNETABLERET 1879
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AABENRAA

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur Telegram-Adresse:
Telefoner 11 & 41 »HOVMAND«

AALBORG

CHR. JENSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon: 2256
Statstelefon 40Telgr.-Adr.:
»SØBORG«

ESBJERG

C. BREINHOLTSKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler**ESBJERG**Britisk Vice-Consul - Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 - Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORG

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16Telegram-Adr.
»Maritime«**J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERGTelgr.-Adr.
»Lauritzen«Telefon: 5
» 822

FAABORG

JOHS. UTZONEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZONE«**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

FREDERICIA

JULIUS MORTENSENINDEHAVER: 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 101st ED. 87 og 464

KALUNDBORG

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.TLGR. ADR.
SCHULTZ

KJØGE

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telgr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 3

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENSTELGR.-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 KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØRTelegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERSStatstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

KØBENHAVN

MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusøne
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4
København V.**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

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

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBINGTigr.-Adr.: Rederiet C. Clausen, Haderslev 160 - 173
„Skibsmægleren“ Rute fart Rudkobing-Kiel-Hamburg**AGENTUR:**„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København
De private Assurandører, København

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

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

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 194 & 302

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON:
386 & 786TELEGRAM-ADR.
„MÆGLEREN“

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSETELEFON: 14 & 35
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

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.«

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(3 Ledninger)**ODENSE**

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 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«

JAN M. LYNGBY

INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18
KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 13779

TELEGRAM »JANBY«



forhandler bl. a.:

STYREMASKINER, LOSSESPIL, ANKERSPIL, FORHALINGSSPIL
fra

DEUTSCHE WERKE KIEL AKTIENGESELLSCHAFT, KIEL

DAMPMASKINER System HINDLEY for Drift af Dynamoer, Blæsere og Kompressor
fra

Messrs. ALFRED DODMAN & CO. LTD., KINGS LYNN

DUPLEXPUMPER, specielt CARGO OIL PUMPER
fra

Messrs. HAYWARD-TYLER & CO. LTD., LONDON

SKIBS-BUNDFARVER og LASTEFARVER
fra

Firmaet TH. HÖEG, FARBENFABRIK, HAMBURG

METALPROPELLER
fra

**THE MANGANESE BRONZE & BRASS COMPANY, LTD.,
LONDON**

KØJER og SKIBSVINDUER
fra

Messrs. JOHN ROBY LTD., RAINHILL NEAR LIVERPOOL

JAN M. LYNGBY leverer desuden alle Arter af

SKIBSHJÆLPEMASKINER
KULSYRE-ILDSLUKNINGSANLÆG
BRANDALARMERINGSANLÆG
OLIEFYRINGSANLÆG
STAALPROPELLER
OLIEFILTRE
FØDEVANDSFORVARMERE
FØDEVANDSFILTRE
EVAPORATORER
ARMATUR
VENTILATORER etc.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 1

TORSDAG 2. JANUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
D/S af 1912
D/S Svendborg
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
D/S af 1929
A. P. Møller
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 Kulkompani
D/S Heimdal
D/S D. F. K.
D/S Pacific
A/S Em. Z. Sviters Bjergnings-Entreprise
Sviters Bugserafdeling
D/S Ursus
D/S Ballic
D/S Jutlandia
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
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. Jepsen, A/S, Aabenraa
D/S Activ, Korsør
A/S Dampskibet Finland
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
De forenede Bugsererselskaber
A/S Rederiet Albion
D/S Viking
D/S Draco

FRA AAR TIL AAR

VED AARSKIFTET

Dommen over det nu svundne Aar afsiges ikke i saa kategoriske Vendinger som over forskellige af dets nærmeste Forgængere. Forholdet er jo nemlig det, at mens man for 1935's Vedkommende paa en Række Felter, og herunder ogsaa Skibsfarten, har kunnet spore en Opgang, har de politiske Forhold forvirret sig og er blevet saa indviklede, at de nu ved Aarets Slutning nærmest har Karakter af en gordisk Knude.

Aaret 1935 blev først og fremmest Folkeforbundets Skæbneaar. Det viste paany, at Memmeskene ikke er saa gode, som de burde være. Det viste, at gammel-dags Metoder paa Trods af al Oplysning og Teknik dog stadig er i Kurs. Men det viste ogsaa, at der paa Trods af Verdenskortets Forandring efter Krigen er fuldt op af Uretfærdigheder rundt om i Europa, Uretfærdigheder som der før eller senere maa raades Bod paa. Og som den største Uretfærdighed staar vel nok den, at man ikke kan imødekomme den Ekspansionstrang, der er i visse Nationer. Det hanger nøje sammen med hele det indviklede Koloni- og Emigrationsproblem. Det er et Spørgsmaal, der ikke er blevet lost i 1935 og som gaar over i 1936 med stærkere Krav om en Afgørelse.

Skibsfarten har ikke opnaaet et Gyldenaar — men alligevel. Tiderne er blevet bedre. Fragterne er steg-
get, og Fragtratetallet er nu paa Højde med 1929's. Skibsfartens sidste gode Aar. Der er langt igen for Restriktionerne, der er og bliver Skibsfartens fødte Modstander, bliver ophævet. De ligger som snærende Baand paa den internationale Handel, men hos mange er den Følelse vel nok fremherskende, at man skal gennem de haarde Trængsler før det igen kan blive godt. Subsidedpolitiken har fortsat — ufortrødent. Englands 2 Millioner £ gives *da capo*, og vi gaar ind i et nyt Aar, hvor den engelske Trampskibsfart paany kan foruddiskontere disse 2 Millioner og derved opstaar et alvorligt Handicap for de saa tilbageblevne Søfarlsnationer, der stadig staar som Modstandere af Subsidedpolitiken. Mere end nogensinde synes det nu uomgængeligt nødvendigt, at der træffes en international Skibsfartsoverenskomst. I Øjeblikket er der mellem Landene, der sværger til Subsidedier, et sandt Kapløb, der kun kan sidestilles med det Kapløb, der gør sig gældende for Flaadebygningens Vedkommende.

Lyspunktet i Aaret 1935 for Skibsfartens Vedkommende er absolut Minimumsrateernes Succes. Her er det ikke blot de opnaaede Resultater, der er et glædeligt Tidens Tegn, men fuldt saa meget den Omstændighed, at de viser at Sammenholdet mellem Rederne manifesterer sig paa en Maade, der ikke kan misforstaas. Hver enkelt Reder bringer nu sine Ofre paa Sammenholdets Alter. Det er i Skibsfartens men ikke mindst i Østersøskibsfartens Historie en virkelig ene-staaende Tildragelse, der her har fundet Sted. Uden nogen Art af statsligt Indgreb har Rederne vist deres Vilje til at staa sammen, og det spaar godt for Fremtiden.

Det er glædeligt at kunne konstatere, at den Til-

slutning, der viste sig til Minimumsrate-Indførelse i Østersøen — ogsaa et Land som Jugoslavien har nu sluttet sig hertil foruden de tidligere nævnte — var aldeles overvældende. Som bekendt var det Tal, der stipuleredes 85 pCt., sat ret højt, men det har vist sig, at i mange Lande, bl. a. i England, har Tilslutningen været helt op til 95 pCt. — og intet Land er under de 85 pCt. Man kan saaledes med god Ret tale om almindelig Enighed.

De hidtil opnaaede Resultater i hele Minimumsrate-Spørgsmaalet er over Forventning gode, og de er et Bevis for, at der faktisk er et vist udbredt Ønske blandt Rederne om at holde sammen.

Tendensen er jo iøvrigt den, at Rederne skal organisere sig saaledes, at de forsøger at opnaa rimelige Driftsresultater, selvom det mange Gange betyder store Ofre i det ene eller det andet Tilfælde.

I Sammenholdet, i Samarbejdets Aand, er det at Skibsfarten har sin store Mulighed i Fremtiden. Tidligere var det saadan, at mange forskellige Interesser brødes, og der er naturligvis ogsaa stadig vidt forskellige Standpunkter, der kan gøre sig gældende, men de hidtil opnaaede Resultater viser, at man er inde paa en Vej, der kun kan karakteriseres som tilfredsstillende. Fortsættes denne Tendens i det nye Aar, er der grundet Haab om, at man i højere Grad end hidtil kan konstatere Fremskridt og bedre Tider. Lad os udtale det Ønske for 1936, at Sammenholdet indenfor Skibsfarten bestandig maa udvikle sig og styrkes til Gavn for dette Erhverv.

Aaret, der nu er svundet, har ellers ikke just været præget af Sammenholdets Aand. Almindelig Uenighed er det, der er mest iøjnefaldende, naar Taler er om Verdenspolitikken. Aarets store Begivenhed er naturligvis Tragedien: den italiensk-abessinske Konflikt. Kynisk sagt kan man kort udtrykke det saadan, at den kommer 30 Aar for sent. Som Forholdene har udviklet sig i Verden, maatte Indførelsen af den — muligvis noget problematiske — Sikkerhedspagt, der hedder Folkenes Forbund, naturnødvendigt føre med sig, at modstridende Interesser stødte sammen og gjorde det saa voldsomt, som de gjorde det, da Italien aabnede Feltoget mod Abessinien. Itallige pro et contra kan anføres her, men selve den Kendsgerning kommer man næppe uden om, at naar Abessinien var blevet Medlem af Folkeforbundet, var Sagen traadt ind i en helt ny Fase.

Vi staar nu ved Aarets Slutning midt i Forvirringen. Ingen kan se Vejen frem, men man maa alvorligt haabe, at dette udviklede Konfliktspørgsmaal løses saaledes, at de forskellige Parter stilles tilfreds. Tiden er slet ikke til den Art Handlinger. Vi har — ikke mindst indenfor Skibsfart og Handel — utallige Fredens Spørgsmaal, der trænger sig paa for at blive løst, og det maa oprigtigt haabes, at vi inden der er gaet ret lang Tid af det nye Aar, har fundet den *modus*, der sætter Tingene paa Plads, saa der igen bliver Lejlighed til i Fred og Orden at drøfte de Spørgsmaal, der svært trænger til at blive afgjort, det gælder i første Række en uomgængelig nødvendig Valutastabilisering, det gælder hele Restriktionspolitikken, de kunstige Grænser, der er skabt, det gælder Subsidielolitikken, og det gælder endelig det vigtige Rationaliseringsproblemet.

LYSPUNKTER

Lyspunkter har der selvfølgelig ogsaa været adskillige af. Der er en udbredt Tro paa, at Tiderne er ved at bedre sig. Mange Eksempler kan afgives herpaa. Indenfor Skibsfarten vel især de stigende Fragter, men ogsaa i Handel og Vandel er der trods al Usikkerhed i den øjeblikkelige Situation, Tegn paa Bedring. Endelig er der et Punkt, som man med Glæde konstaterer, og det er den stadig stigende Sikkerhed til Søs.

Selvfølgelig sætter stadig modige Søfolk Livet til, naar de kommer ud for frygtelige Luner af Naturen, Luner der er af en saa voldsom Karakter, at selv en nok saa fremskreden Teknik intet udretter der overfor. Men i det store og hele betyder dog den stadig forbedrede Teknik en ligesaa stigende Sikkerhed til Søs. Det er og vil altid være en farefuld og meget krævende Indsats, Skibsfartens Folk maa føre. Men hvor der kan udrettes noget for at bedre deres Kaar, skabe dem forøget Sikkerhed med Udøvelsen af deres Gerning, ved vi, at det bliver gjort. Og i Dag gaar Skibene ud over Verdenshavene med ulige større Sikkerhed end for blot 25 Aar siden. Der er her Aar for Aar en stadig og glædelig Forbedring at notere. Det maa kun ønskes, at den bestandig maa fortsættes.

Dansk Sømandsskab har bestandig været hævdet med Ære. Danske Skibe hilses i Dag med den største Anerkendelse over hele Verden; der er almindelig Enighed i alle Krese herhjemme om, at der indenfor Skibsfarten ydes et stort og fortjensfuldt Arbejde. Den danske Sømand ved, at Dansk Skibsfart har sine Traditioner og har paa en smuk og værdig Maade hævdet dem i Aaret, der svandt.

SKIBSREDER, KONSUL DITLEV LAURITZEN

Det er en af dansk Skibsfarts kendteste og betydeligste Skikkelser, der forsvinder med Konsul D. Lauritzen, som døde Juleaftens Dag.

Sin første og maaske største Indsats ydede Konsul Lauritzen i Esbjerg. Ingen har som han præget denne Bys Erhvervsliv. Han var faktisk den Pioner, der skabte det moderne Esbjerg, førte den frem fra at være en problematisk Nybygd til en betydelig Havneplads og stadig voksende Købstad. Han mere end nogen anden skabte den ene levedygtige Virksomhed efter den anden i Byen, som skylder ham saa meget.

Han var kun 23 Aar, da han nedsatte sig som Købmand i Esbjerg; han begyndte med Kulimport fra England, fortsatte med Smørekspert dertil osv. Han var i Besiddelse af et enestaaende Initiativ, og navnlig Handel med Korn og Fødestoffer tog han sig af.

Men næppe havde han faaet skabt de forskellige betydelige Handelsforetagender i Esbjerg, før han tog fat paa det Omraade, hvor han kom til at yde en usædvanlig Indsats, nemlig Skibsfarten. Det var for Esbjerg en stor Hindring, at udenlandske Redere var bange for at lade deres Skibe gaa ind til denne nye Bys Havn. Der var da for Ditlev Lauritzen ikke andet for end selv at blive Skibsreder, og allerede i 1890 — da han kun lige var fyldt 30 Aar — fik han fra Burmeister & Wain sin første Damper »Nordsøen«, der blev Grundlaget for Rederiet »Vesterhavet«. Samtidig arbejdede han meget maaltbevidst for Gennemførelsen af store Havneplaner, han skabte den økonomiske Basis, blev faktisk den, der gjorde Esbjerg Havn til det, den blev.

Efterhaanden optoges han mere og mere af Rederivirksomhed. »Vesterhavet«s Flaade forøgedes stærkt, og efter en halv Snes Aars Forløb udskiltes Rederiet som selvstændig Virksomhed. I femten Aar blev »Vesterhavet«s Hovedsæde endnu i Esbjerg, men ved Krigens Udbrud flyttedes det til København, samtidig med at ogsaa Rederiet »Dania«, der ligeledes var blevet til paa Konsul Lauritzens Initiativ, overførtes hertil.

Aar for Aar er denne betydelige Rederivirksomhed blevet udvidet; fra først af kun omfattende Nordsøen og Østersøen, siden ogsaa Middelhavet. Endelig navnlig den betydelige Flaade af Frugtskibe, der gaar i Fart til de fjerneste Steder paa Jordkloden.

Sten for Sten blev denne Virksomhed bygget op, og med fremragende Dygtighed blev det gjort. Konsul D. Lauritzen holdt alle Traadene i sin Haand, og han har paa en Række forskellige Felter udført et om-

SKIBSFARTEN 1935

Af Direktør E. Mægaard, Dansk Dampskibsrederiforening

Aaret 1935 var i sin Begyndelse alt andet end lovende for dansk Skibsfart. Det lave Fragtniveau i Forbindelse med den af England vedtagne Subsidie-lov var en medvirkende Aarsag hertil. Tonnageoplæggningerne steg gradvis fra Aarets Begyndelse og kulminerede henimod Maj Maaned, da de i de mere betydende Farter, saasom La Plata, Australien, Kanada m. fl., efterhaanden iværksatte Minimalrater gjorde deres Indflydelse gældende paa Fragtmarkedet. Konflikten mellem Italien og Abessinien, der bevirkede en saa stærk forøget Efterspørgsel efter Tonnage af praktisk talt alle Fragtmarkeder blev paavirket deraf. var ogsaa en medvirkende Aarsag til, at alle danske Skibe kom i Fart. De af Folkeforbundet overfor Italien iværksatte Sanktioner lagde dog atter ret hurtigt en Dæmper paa Tonnageefterspørgslen.

Den danske Handelsflaades Beskæftigelsesgrad har saaledes været ret god, men Fortjenesten staar ikke i rimeligt Forhold til Beskæftigelsen.

Det Statistiske Departements Fragtindex viser et Gennemsnit for Aarets første 10 Maaneder paa 99.1, hvilket er 0.2 Points højere, end det tilsvarende Gennemsnit for 1934; den oplagte Tonnage, der ultimo November 1934 udgjorde ca. 28,000 B.R.T., androg paa det højeste i 1935 ca. 70,000 B.R.T. for endelig praktisk talt at ophøre i August Maaned.

Forskellige Forhold har medført en Udsættelse af den paatænkte internationalt Rationaliseringskonference, medens Indførelsen af Minimalrater-Aftaler søges udvidet til flere Farter; der paagaar saaledes Forhandlinger mellem de interesserede Lande om Iværksættelse af Minimalrater for det for dansk Skibsfart endnu saa vigtige Nordøsttersø Marked.

Hvorledes Fremtiden vil blive, er det vanskeligt at udtale sig om, dertil er den for meget præget af Uvisheden med Hensyn til Verdensforholdenes Udvikling.

men saafremt den Tendens, der synes at være til at udvide Verdenshandelen, vinder yderligere frem, er der Udsigt til, at Skibsfarten kan forvente bedre Tider, end Tilfældet har været i flere Aar.



Direktør, cand. jur. E. Mægaard

Et Lyspunkt er det ogsaa, at der ved Afslutning af Overenskomster med Besætningsorganisationerne er skabt en værdifuld Ro om Arbejdsforholdene i Skibene for 2 Aar.

Den danske Handelsflaade har i 1935 haft en Afgang paa 55 Skibe, 43,680 B.R.T., og en Tilgang paa 63 Skibe, 35,678. Nettoafgangen andrager saaledes 8,002 B.R.T.

faltende Arbejde. Der er over hele hans Livsværk noget virkelig harmonisk. For Esbjerg blev han den Mand, der kom til at betyde alt. Hans Indsats paa Skibsfartens Omraade kan bedst karakteriseres derigennem, at hans Rederi nu er Danmarks fjerdestørste; det føres støt og sikkert videre af hans to Sønner, Knud og Ivar Lauritzen.

Det er en af Danmarks Erhvervslivs betydeligste Mænd, der nu i en Alder af 76 Aar er gaaet bort. En af disse store Skikkelser, hvis Livsværk og Indsats kan tjene som Impuls for de Unge, der vil søge at bane sig en Vej. Konsul Lauritzen havde Held med sig, han blev Banebryderen, takket være sin ukuelige Energi og sit altid vaagne Initiativ. Han bidrog sit til at gøre Danmark fordelagtigt kendt ud over Verden.

VERDENSMARKEDET OG DANMARK

Grosserer-Societetets Aarsberetning, *Verdensmarkedet og Danmark*, foreligger nu, udarbejdet af Formanden, Grosserer Holger Laage-Petersen, og Børssekretær Jens Vestberg.

Beretningen former sig som tidligere som en udmærket Oversigt over de økonomisk-politiske Begivenheder ude og hjemme, og Bogen er som altid værdifuld ved de gode Oversigter og Tabeller, den bringer.

Det nævnes bl. a. at det økonomiske Liv i 1935 i første Række præges af Uroen om de europæiske Guldvalutaer. Det hedder i Beretningen, at Tilhængerne af en Nedskrivning af de gamle Guldvalutaer ojsensynlig havde undervurderet Modstandskraften hos de Faktorer, der i Valutaens Stabilitet ser et økono-

misk Gode af saa vidtrækkende Betydning, at mange andre Ulemper, der er knyttet til Stabilitetens fortsatte Opretholdelse, maa tolereres.

Beretningen giver indgaaende Oplysninger om Svingningerne i de forskellige Valutaer og nævner, at de gamle Guldlande utvivlsomt gaar 1936 i Møde med en ikke ringe *Usikkerhedsfølelse*.

For de Lande, der ikke hører til Guldblokken, skildres 1935 som et Opgangens Aar. Næsten overalt fra meldes om stigende Beskæftigelse og bedre Priser. Opsvinget er dog næsten udelukkende en Indlandskonjunktur.

Medens Aarets første Halvdel prægedes af Ro, var den sidste Halvdel fuld af Spænding og Usikkerhed, bl. a. som Følge af den abessinske Konflikt og den japansk-kinesiske Spænding.

Beretningen omtaler indgaaende de forskellige økonomiske Foreteelser i Landene og beskæftiger sig bl. a. med de amerikanske Højesteretsdomme omkring Roosevelts Politik, det betydelige Opsving i U. S. A. og Englands Erhvervsliv og Begivenhederne i Frankrig og Tyskland.

Om Danmark hedder det, at den danske Krone holdt konstant Værdi gennem hele Aaret i Forhold til Sterling og de skandinaviske Kroner. Som Følge af de internationale Svingninger var Kronens Værdi i Marts dalet et Par Points, hvorefter den rettede sig. Guldværdien var ved Aarets Begyndelse 48,89 pCt. og sluttede med omkring 48,40 pCt.

Denne Kronestabilitet har dog ikke hindret Vanskeligheder i Valutasituationen. Valutabalancen forringedes i Aarets første Halvdel, bl. a. som Følge af

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Tiden mellem Jul og Nytaar har som sædvanlig været næsten forretningsløs. De faa Forretninger, der har fundet Sted, fortjener ingen specielle Kommentarer, da de er afsluttede paa Basis af de før Heligdage gældende Rater, og vi vil derfor benytte Lejligheden til at kaste et Blik tilbage paa Aaret, der er gaaet.

Det maa da straks siges, at Slutningen har været betydelig bedre end Begyndelsen, som, for praktisk talt næsten alle Markeders vedkommende, var præget af Mangel paa Laster, og Følgerne af den engelske Subsidielovgivning, som i Løbet af Aarets første Maaneder traadte stedse tydeligere frem i Form af den lange Række af oplagte engelske Skibe, der atter blev sat i Fart, gjorde naturligvis ikke Forholdene bedre. Tværtimod maa man i denne engelske Foranstaltning, der paa et meget kritisk Tidspunkt pressede en lang Række store engelske Baade paa Markedet, se en af Hovedgrundene til de elendige Forhold, der raadede paa de oversoiske Markeder i Aarets første Halvdel.

Denne Udvikling blev efterhaanden saa betænkelig, at alle var enige om, at noget burde gores for at regulere Tonnageudbudet, men naar det kom til praktiske Foranstaltninger, kunde man ikke enes om Midlerne. Den internationale Skibsfartskonference, som var indkaldt af den engelske Regering, holdt enkelte Møder i Aarets Begyndelse. Selve Problemet, nemlig en verdensomfattende Regulering af Tonnageudbudet, kunde man naturligvis ikke forvente at faa løst fra Morgen til Aften, men det vigtigste i denne Sag, nemlig den gode Vilje, synes desuden at mangle visse Steder, og Resultatet blev da ogsaa, at Møderne blev udsat et halvt Aars Tid. I Øjeblikket synes Tanken om en international Regulering nærmest at være død.

All imens faldt Fragterne imidlertid stadig, og paa det vigtige La Plata Marked, hvor Raten ved Aarets Begyndelse laa omkring 16¹/₂, var Raten efterhaanden kommen helt ned paa det ruinerende Niveau af ca. 11¹/₂, da der paa græsk Initiativ blev sammenkaldt en Konference i London af de vigtigste af de i denne Trade interesserede Redere med det Formaal at faa dette Marked stabiliseret. Man enedes ret hurtigt om at indføre et Minimalratesystem (delvis efter samme Principper, som kendt fra vore hjemlige Farvande for Smaaskibsfarten) med en Basisrate og faste Tillæg for de forskellige almindelige Optioner. Basisraten var i Begyndelsen beskeden nok, idet den blev fastsat til kun 12/6d., men det vigtigste ved hele Systemet, var dog Bestemmelsen om, at intet Skib maatte gaa i Ballast til River Plate uden at have sikret sig hjemgaaende Last. Man vilde ved denne Bestemmelse sikre sig, at den paa dette Marked ophobede Tonnage gradvis kunde arbejdes bort, og at ny Tonnage ikke sendtes derned uden at der var Brug derfor. Købmændene gjorde lidt Modstand mod denne Plan i begyndelsen, men da Rederne var standhaftige maatte Befragterne hurtigt give efter, og det er efterhaanden lykkedes gradvis at faa Fragtniveauet presset i Vejret, og Basisraten ligger nu paa 18/9d.

Den heldige Gennemførelse af River Plate Planen gav Rederne Mod til at give sig i Kast ogsaa med andre Markeder, og efterhaanden er næsten alle de store Korntrades, saasom St. Lawrence, Northern Range og Australien indspundet i Minimalratenettet, og ogsaa paa en Række sekundære Markeder, saasom Kul fra England og Sortehavet til Amerika og Canada, er Rederne enedes om Minimalrater.

For vore hjemlige Farvandes vedkommende blev

der hele Aaret arbejdet energisk paa at faa indført Minimalrater i de for dansk Skibsfart saa vigtige Frælastfarter fra Østersøen og Hvidehavet, paa hvilke Markeder Raterne ogsaa nok kan trænge til at blive sat op, men først hen mod Aarets Slutning naaede man til Enighed om de mange Problemer, der skulde løses, og Systemet kunde først træde i Kraft fra 1. Januar d. A.

Minimalrateprincippet er fra forskellige Sider bleven udsat for ret skarp Kritik, og rigtigt er det vel ogsaa nok, naar det fremhæves, at i en Opgangsperiode faar Rederne ikke straks det fulde Udbytte af Situationen, hvad de vilde have bedre Betingelser for at faa i et Marked, hvor Raterne ikke var fastlagte, men som Forholdet nu engang er mellem den disponible Tonnage og den Lastmængde, der skal transporteres, maa det forekomme vigtigere for Skibsfarten, at der ikke sker Sammenbrud paa et enkelt vigtigt Marked, idet saadanne Sammenbrud erfaringsmæssigt altid indvirker skadeligt paa andre Markeder, selv paa saadanne, hvor Stillingen ellers er sund nok for Rederne. Disse Sammenbrud skulde jo netop, og er ogsaa hidtil med Held bleven forhindret af de forskellige Minimalrateskemaers Regulering af Ballasttonnagen til de forskellige Markeder.

Naturligvis, de forskellige Minimalratesystemer kan kun betragtes som en øjeblikkelig, og til de forskellige Trades, hvortil de er knyttede, begrænset Nødhjælp, men i det store og hele har de forskellige Systemer arbejdet tilfredsstillende, og det maa derfor haabes, at Rederne fastholder disse Systemer indtil den naturlige Tilpasning af Forholdet mellem Tonnagetilbud og -efterspørgsel har fundet Sted og overflødiggjør dem.

Som ovenfor nævnt har Forholdene paa de oversoiske Markeder været meget utilfredsstillende i første Halvdel af Aaret, og det havde utvivlsomt været nødvendigt at oplægge en Række Baade, men til alt Held for Skibsfarten blev næsten hele den italienske Handelsflaade lidt efter lidt rekvireret af den italienske Regering til Transporten af Soldater og Krigsmateriel til den stadig mere og mere truende Krig mellem Italien og Abessinien. Alene det at en Mængde italiensk Tonnage blev trukket ud af Konkurrencen føltes som en stor Lettelse paa en Række Markeder, men dertil kom, at det italienske Importbehov af en Række Raastoffer øgedes betydeligt, hvilket hovedsageligt maatte ske med fremmed Tonnage, og yderligere blev en Række italienske Linierederier, der havde faaet deres moderne Skibe rekvireret, tvungne til, for at opretholde deres Linier, at tag en Række store udenlandske Dieselskibe paa Timecharter, alt sammen Foranstaltninger, der havde en velgørende Indflydelse paa hele Fragsituationen.

Den af Folkeforbundet indledede Sanktionspolitik overfor Italien har senere medført en Nedgang i Transporterne til Italien, men den løbende Krig i Østafrika lægger stadig Beslag paa et stort Antal italienske Skibe, som derved ihvertfald ikke kan konkurrere paa Verdensmarkedet.

Det er i Dag umuligt at skønne hvilke Konsekvenser den storpolitiske Udvikling bærer i sit Skød og hvad Følgerne heraf vil blive for Skibsfarten, men selv bortset herfra rummer den øjeblikkelige Situation en Række andre Muligheder, der gør, at man har Lov at se, ihvertfald den nærmeste Fremtid i Møde, med en vis Optimisme.

DANSK SKIBSBYGNING I 1935

Af Direktør H. P. Christensen,
A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Den Fremgangsmaade indenfor Skibsbygningsindustrien, som gav sig Udtryk i en noget større Beskæftigelse i 1934 end i de nærmest forudgaaende Aar, fortsattes i 1935, særlig i Aarets sidste Halvdel, saaledes at Værfterne gennemgaaende kan siges at have været ret godt beskæftigede, uden at man dog kan tale om fuld Beskæftigelse for alle Værfterne. Arbejderantallet, som i Fjor laa omkring 9,000 Mand, var noget større i 1935, og der kan regnes med at have været gennemsnitlig 10,000 Mand i Arbejde.

Medens Produktionen i 1934 androg 20 afleverede Skibe paa ialt ca. 64,000 B.R.T. med 52,000 I.H.K., er Tallene for 1935 33 afleverede Skibe paa ialt 114,000 B.R.T. med 89,000 I.H.K.

Iøvrigt har Produktionen i de enkelte Aar siden 1930 været:

Aar	Antal Skibe	Brutto Reg. Tons	Ind. HK.
1930	43	156,000	235,900
1931	35	125,000	133,900
1932	18	45,000	44,900
1933	21	25,000	23,300
1934	20	64,000	52,000
1935	33	114,000	89,000

Ligesom i Fjor er der ogsaa i 1935 overvejende bygget Motorskibe. Der afleveredes saaledes 29 Motorskibe og 4 Dampskibe med henholdsvis 109,400 B.R.T. og 4,200 B.R.T. med en indiceret Hestekraft af henholdsvis 85,000 I.H.K. og 4,000 I.H.K.

Af de i 1935 afleverede Nybygninger var 12 Lastskibe eller kombinerede Last- og Passagerskibe, 6 Frugtskibe, hvoraf nogle med Passagerindretning, 6 Tankskibe, 5 Passagerskibe og Færger, 1 Skoleskib, 1 Uddybningsfartøj, 1 Sandpumper og 1 Patruljebaad. Af disse Skibe er 19 leveret til danske Rederier, medens der til Udlandet er leveret 14 overvejende store Skibe.

A/S Burmeister & Wain har bygget Tankmotorskibene »Mosvold« og »Petter« samt Lastmotorskibene »Høegh Carrier« og »Skagerak«, alle til norske Rederier, samt Lastmotorskibene »Tureby« og »Asbjørn« til danske Rederier, ligesom Burmeister & Wain har leveret Dieselmotorer til et stort Antal Skibe ved andre Værfter.

Helsingør Skibsværft har leveret Frugt- og Passager Dieselmotorskibene »Vibran« til Norge og »Cap des Palmes« til Frankrig, hvoraf sidstnævnte er særlig hurtiggaaende og bygget til en Fart af 17,5 Knob med Bananlast. Endvidere Frugtmotorskibene »Herdis« og »Yrsa« samt Lastdamperen »Gerd« til danske Rederier. Til Dampskibsselskabet »Øresund« Sundfart er leveret Passager-Motorbaadene »Kirsten Pii« og »Den lille Havfrue« og til Vandbygningsvæsenet er leveret Uddybningsfartøjet »Odin«, som er en speciel moderne Spandgravemaskine.

Fra Nakskov Skibsværft er til Østasiatisk Kompagni afleveret Last- og Passager-Dieselmotorskibet »Canada«, som er det største Skib af denne Type, der indtil nu er bygget i Skandinavien. Skibet, der er 470' langt, har Indretning for 65 Passagerer, 12,000 Tons d.w., 8,400 I.H.K. og en Fart af 15 Knob. Til De Danske Statsbaners Helsingør-Helsingborg Overfart er leveret Motorfærgeren »Kronborg«. Endvidere er leveret Frugtmotorskibene »Tasmania« og »Normandiet« samt Tankmotorskibet »Brasil« og Passager- og Lastmotorskibet »Pakpanag« til Siam.

Odense Staalskibsværft har leveret de 3 Tankdieselmotorskibe »Perna«, »President de Vogue« og »Kross-

fonn« samt Frugtskibene »Fort de France« og »Fort Richepanse«, hvis Hoveddimensioner er 335' × 48' 6" × 34' 9", Lastrumskapacitet 185,000 cub. ft. og ind. I.H.K. 5,100.

Fra Frederikshavns Skibsværft er leveret det nye Skoleskib »Georg Stage« samt Passager-Dieselmotorskibet »Sankt Ibb« til Øresundsselskabets Sundfart samt endvidere en mindre Sandpumper.

Aalborg Skibsværft har leveret Passager- og Frugtdieselmotorskibet »Laxfoss«, Fragtdamperen »Ragnar Gorthon« samt Grenaa-Hundested Færgeren »Isefjord«.

Svendborg Skibsværft har leveret 2 mindre Skibe, Motorpaketten »Merkur« og en Patruljebaad til Københavns Havnevesen.

For de udførte Skibe gælder det i saa godt som alle Tilfælde, at de har en større Fart end hvad der tidligere var almindeligt for saadanne Skibe. Dette gælder særligt for de mange Frugtskibe, som sidste Aar er bygget ved de danske Værfter, og hvis Fart ligger fra 14 til 17½ Knob.



Direktør H. P. Christensen

For Maskinbygningens Vedkommende har Dieselmotoranlægene været langt overvejende, idet der af Dieselmotorer er bygget ca. 90,000 I.H.K., medens der af Dampmaskiner er bygget ca. 6,000 I.H.K.

To-Takt Dieselmotorens Betydning er stadig stigende i Sammenligning med Fire-Takts Motoren, som var den fremherskende indtil for faa Aar siden, og langt de fleste Motorskibe udstyres nu med To-Taktsmotorer, særlig af den enkeltvirkende Type, men ogsaa i enkelte Tilfælde for større Anlægs Vedkommende af den dobbeltvirkende To-Takts Type.

Burmeister & Wain er stærkt oplaget med Bygning af Dieselmotorer saavel til egne Skibe som til Skibe, der bygges ved andre danske Værfter, og desuden bygges en Del mindre Anlæg til Udlandet, men Størstedelen af de mange B. & W. Motorer, som indbygges i Skibe ved udenlandske Værfter udføres af B. & W.'s udenlandske Licenshavere.

Helsingør Skibsværft har 8 Dampmaskiner under Bygning fra 1,400 til 2,500 I.H.K., hvoraf de 3 Anlæg er Tregangsmaskiner til russiske Skibe, som bygges ved Burmeister & Wains Skibsværft, medens de øvrige Anlæg er Værftets specielle nye 3-Cylinder Kompoundmaskine med Spildedampturbine, der under daglige Driftsforhold med de sidste Aar af denne Type leverede Anlæg har vist sig at have et saa gunstigt Kul-

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

1, Brazil Street . . . Manchester
7, Chapel Street . . . Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway Bradford
"York House",
5/7, St. Marv Axe, London, E. C. 3
King's Dock Immingham

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B. WASA (Finland)

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

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 i Jørgen A. Rasmussen, København

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y. WASA

Medlemmer af
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

The Engelhardt Decked Life Boat Co.

SELVLÆSENDE REDNINGSBAADE
AABNE REDNINGSBAADE
JOLLER
LYSTBAADE
FLYDEMIDLER
SLIPHAGER
ASKETRÆSAARER



Amager Strandvej · Telf. Kastrup 622

Brug Holzappel's International Skibsfarver



til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

M. B. COHN

TOLDBØDVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmild"
Amaliegade 36

HECKSHER & SØN'S EFTF.

GRUNDLAGT 1797

EDSV. SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNINGSAGENTER

ASSURANCE- OG
HAVARIAGENTER

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEGRAMADRESSE: HECKSHERS
CODER: THE BOE CODE, SCOTTS
CODE 10th EDITION, WATKINS CODE

DET KAN BLIVE GODT ENDNU

Skibsmægler *Vilhelm From Bartrumsen* har aller i Aar glædet os med at give en Aarsoversigt, og vi er sikker paa, at den udmærkede Skribents Artikel vil blive læst med Interesse.

1935 bragte os ikke det Søfartsministerium, som burde have været en Selvfølge. Man maatte nøjes med Fremtidsmusik; men man skal være indædt musikalsk for at kunne mætte sig med Regeringens Opus.

Dansk Rederivirksomhed har selvhjulpen kæmpet sig gennem Tidernes Ugunst uden at miste Vejret. Skibsfarten har bevist en Vilje og Evne til Livet, der sætter Erhvervet paa Plads som et af Nationens gode Aktiver. Naar paa samme Tid Hovederhvervet, Landbruget, beklippes af Verdenssituationens lige saa skarpe som usentimentale Saks, skulde det synes selvfølgeligt, at der vaages ekstra klarøjet over de Organer, gennem hvilke Penge bringes til Landet. Alligevel blev Søfartsministeriet kun en Komposition paa Fremtidens Nodepapir.

Ganske vist er Rederne trænedt i Modgangens Skole; men denne Modgang af hjemlig Tilvirkning burde man have skaanet dem for. Nu maa de med deres øvede Taalmodighed afvente den Fremtidsdag, der gør Afbigt for Forsømmelsen.

Ogsaa i Aar har vore egne Smaaskibe været nogenlunde alene om Sejladsen i de danske Farvande. Det er fremdeles ingen efterstræbt Forretning for tyske og hollandske Skippere at kyste her. Den danske Krone fylder ikke ret meget, naar Fragten omsættes i Hjemlandets Mønt.

Desværre for de danske Skippere kan de ikke udelt hellige sig Glæden over de fremmede Kollegers Fraværelse. Grunden er den, at som deres Erhverv før blev angrebet af de kystende Tyskere og Hollændere, angribes det nu af Baner og Biler, som flyvende vaagent underbyder Sejladsen og sikrer sig Gods, der fra Arilds Tid har tilhørt Smaaskibene. I denne Kappestrid handicappes Skipperne. For det drejer sig jo ikke om Fragtraterne alene. Gjaldt Konkurrencen kun den nøgne Fragt, stod Skibsfarten helt fint. Men som bekendt paalægges der sejlede Varer Afgifter, som ikke kendes, naar Biler og Baner besøger Transporten. F. Eks. betales der Vareafgift for Gods, der gaar ind eller ud over Bolværk. Som Sagerne staar, er det en nærliggende Tanke, at Vareafgiften trænger til at moderniseres, d. v. s. bringes i Overensstemmelse med Tiden. I modsat Fald gaar det let saaledes, at Vareafgiften virker som Bremse overfor Forsejling af Gods mellem danske Pladser. En lavere Afgift, der bringer mere Gods, er en rigtigere Havnepolitik end den højere Takst, der sætter Godsmængden ned. Det skulde være umuligt at tvivle om, at det er Havnenes naturlige Opgave at fremme Sejladsen.

Arbejdes der med det Hensyn for Øje, kan tabt Terræn genvindes.

Som Skibsfarten maa underkaste sig de Vilkaar, Tidens Løb medfører, er ogsaa Skibsmæglerne under Forandringens Lov.

For ikke mange Aar siden fastslog Mæglerartiklerne, at til Mægler kunde kun »Personer af et godt Rygte beskikkes, helst saadanne, som efter ved Uheld eller uden egen Brøde at have tilsat deres Formue i Handelen, have forladt dette Fag, eller som have tjent paa Handelskontorer eller hos Mæglere.« For at taksere Aspiranternes faglige Indsigt paalagdes det »Øvrigheden at udmelde nogle af de kyndigste Handlende til at underkaste dem en Prøve..«

Nu kan en Mæglerprøve ikke mere aflægges under saa fordringsløse Former. Næringsloven af 1. April 1932 har sat Brand i Foretagendet, en Brand, der svider Svingfjerene af mange Aspiranternes flyveberedte

Vinger. Den hyggelige Prøve for de hjemlige Købmænd er forvandlet til en barsk og omfattende Eksamen, paabudt og organiseret af Handelsministeriet.

En saadan fuldvoksen Mæglereksamen forløb i dette Efteraar for fuldt Drøn. Udfaldet blev, at der af 51 fremstillede Københavnerne bestod 19, medens Provinsens Folk var lidt heldigere med 16 bestaaet af 27. Det minder om Beskydning med Maskingevær.

Stemningen mellem de beskudte Eksaminander kan begribes at have været makaber. Og efter Slaget har der været Kritik. Et Indlæg i »Børsen« den 6. December paastaar, at der ogsaa har været noget at kritisere. Bl. a. fordres »Kendskab« til Tysk og Engelsk, men af Translatører i disse Sprog praktiseredes en Eksamination saa fordringsfuld, at Folk, som gennem Aar fyldestgørende har været taget lyske og engelske Forretninger og saaledes bevist deres Kendskab til de tilsvarende Sprog, kun opnaaede magre Eksamens-karakterer.



Skibsmægler *Vilhelm From Bartrumsen*

Et Kor af vrede og skuffede Stemmer bekræfter Paastanden og tilføjer andre, f. Eks. at Provøens Fordring om Bevandring i Handels- og Veksletret ogsaa er en hel Del mildere paa Papiret end ved Eksamensbordet. Man faar det Indtryk, at den afholdte Mæglereksamens Opgave var at faa Folk til at dø. Hvis det passer, viser Mandefaldet, at Opgaven rundt regnet er løst.

Paafaldende er Beretningen om, at Folk, der gennem lange Tidens Shipping-Virksomhed har erhvervet sig uangribelig Brugbarhed, dumper, medens Ynglinge, nye i Faget, slumper sig til at bestaa.

Følger Resultatet disse Linier, kan man sige, at Eksamensprocessen ikke skelner mellem Faarene og Bukkene. Der er noget bagvendt i den Tanke, at en Mand, der paa Arbejdsmarken behersker sit Fag, skal tælles ud ved Eksamensbordet, fordi man der maaske lader Tilfældigheder, som er uden Vægt i det praktiske Liv, paavirke Karaktergivningen.

Det er rimeligt og rigtigt at opretholde en Eksamen. Kun bør Prøven give Resultater, der ligger nærmest mulig det, man med Rette kan vente af en Kvalitetsundersøgelse.

Men den kritiserede Mæglerprøve er en ny Ting. Det er begribeligt, at den i Begyndelsen kan famle efter det rigtige Leje. Man har Ret til at vente, at mulige Misgreb konstateres paa rette Sted og ikke faar Lov til at vise sig igen.

Lad os i det hele taget haabe, at flest mulige af de mange Reguleringer, der tiltrænges paa Skibsfarts og Handels vidtstrakte Omraader, ser Dagens Lys i det nye Aar.

Vilhelm From Bartrumsen.

FRA AAR TIL AAR

FORTSAT FRA SIDE 13

at Danmark kun i ringe Grad har appelleret til det internationale Marked samtidig med, at vi har afdraget anseelige Beløb til Udlandet, og endvidere fordi 1934 bragte en stor Mer-Indførsel, og der under Usikkerheden er Tendens til at betale udenlandsk Varegæld hurtigere end under normale Forhold. Aarets sidste Halvdel bragte imidlertid en væsentlig Bedring i Valutabalancen.

Den strammere Pengepolitik, Nationalbanken har maattet føre, har bevirket en Diskontoforhøjelse fra 2½ til 3½ pCt.

Beretningen beskæftiger sig indgaaende med Konverteringssprogsmaalet, der naturligvis ikke kan give Anledning til Anerkendelse.

Hvad Landbrugets Forhold angaar fremhæves den gunstige Prisudvikling, der er sket, ligesom Aarets gode Høst nævnes.

For dansk Import saavel som Reeksport- og Transithandel var Aaret ligesom dets Forgænger et saare vanskeligt Aar.

Danmarks Samhandel med Udlandet, taget i sin Helhed, udviser større Eksportværdi og formindsket Mer-Indførsel. Eksportværdien er steget baade for Landbrugs- og Industrivarer. Med Hensyn til de sidste paapeges den store Stigning i nybyggede Skibe til Eksport — for de første 10 Maaneder 1935 67,500 Brutto Reg. Tons mod 26,000 Br. Reg. Tons i tilsvarende Periode i 1934.

I Danmarks Omsætning i 1935 foregik væsentlige Forskydninger i Forhold til det foregaaende Aar, og Tendensen til Udligning af Handelsbalancen med de enkelte Lande gjorde sig gældende i endnu højere

Grad end i 1934, hvorved de primære Markeder fik voksende Betydning for den danske Udenrigshandel paa Bekostning af forskellige sekundære Markeder.

Danmark har øget sit Køb i England betydeligt uden tilsvarende Stigning af Englands Køb i Danmark. Danmark er nu Englands 4-største Afsætningsmarked i Europa. Tyskland har øget sin Indførsel fra Danmark i væsentlig Grad.

Endelig omtales Vilkaarene for Skibsfarten og Industrien som Følge af den voksende Produktion. I vore særlige Oversigter bringer vi dog nærmere Omtale disse Punkter vedrørende.

DANSK SKIBSBYGNING 1935

FORTSAT FRA SIDE 15

forbrug som 0.44 kg pr. HK i Timen. Desuden bygges en mindre Turbo-Kompoundmaskine af ny Type med elektrisk svejset Bundramme og Stativer og med 2 Cylindre og Spildedampturbine, der skal erstatte det gamle Maskineri i s.s. »Anna«. Der er desuden foretaget Ombygning af 4 ældre Dampmaskinanlæg, som er blevet forsynet med Spildedampturbine af Værftets specielle System.

Værfterne er saa godt som alle ved Aarets Udgang jævnt godt beskæftiget til henimod Slutningen af 1936, med Nybygninger til danske og udenlandske Redere. Efterhaanden bliver det dog vanskeligere at opnaa Ordre i Udlandet, hvor Subventionspolitikken flere Steder gør sig stærkt gældende. Konkurrencemæssigt staar de danske Værfter godt paa Verdensmarkedet, og man maa haabe, at Handelsfriheden ikke yderligere begrænses, saaledes at Skibsbygningsindustrien kan opretholde sin Beskæftigelse og stadig have Mulighed for nye Ordre.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skoleskibet »Danmark«

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har for Tidsrummet indtil 1. Oktober 1938 genudnavnt Direktør J. A. Korbing, Skibsrederne A. P. Møller, L. R. Schmidt og E. B. Kromann, Kaptajn H. P. Hagelberg og Forretnings-

fører H. J. Christiansen til Medlemmer af Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark«.

Dansk Sejlskib — engelsk Skoleskib

Englenderen, Mr. H. K. Hales, Indstifteren af det blaa Baands Trofæ, har nu udrustet et Sejlskib, der skal ud paa Jordomsejling med engelske Somandselever. Skibet, en firmastet Skonnert, er i Løbet af de sidste Maaneder blevet gjort i Stand fra inderst til yderst og forsynet med en ny kraftig Hjælpemotor.

»Westward« har en ganske ejendommelig Historie. Det er oprindeligt en dansk Skonnert, bygget paa Rodbyhavns Jernskibsværft i 1920 og sosal under Navnet »Danefolk«. Det er et stort Sejlskib paa 2000 Brutto-Tons, 250 Fod langt og rigget som 4-mastet Sletskonnert. Det sejlede kun for Danmark i kort Tid og kom derefter i engelsk Besiddelse. Her har det en Gang for været udstyret til en Jordomsejling, nemlig omkring 1924—25. Det blev dengang helt ombygget indvendigt, idet der blev lavet Plads til ca. 70 Elever. Nu er det igen blevet ombygget.

Mr. Hales er ogsaa af den Mening, at den bedste Uddannelse for vordende Navigatorer faas paa Sejlskibene.

Damperen af Træ og Bronze

Det engelske Admiralitet bygger en Damper, der udelukkende kommer til at bestaa af Træ og Bronze, og dens Rigning af Hamp. Hensigten er at gaa paa Jordomsejling, men det skal være med et Skib, der ikke forstyrrer Magnetnaalen i dens Svingninger og i det hele taget ikke er magnetisk i sig selv, saaledes som Jernskrog er det.

Man vil undersøge Verdenshavnenes skiftende magnetiske Felter, der veksler uafbrudt og har en stor Indflydelse paa Magnetnaalene og derfor paa Sejladsens Sikkerhed. Især paa det indiske Ocean hersker der kaotiske Forhold, hvad Magnetismen angaar. Man har aldrig faaet »kortlagte« dens Svingninger og Forandringer, fordi man ikke har haft et Skib med *lidt* nok Jern i sit Skrig til at kunne maale dem.

Det ny Træ-Bronceskib vil især undersøge, hvorfor visse Dele af det vældige indiske Ocean har vist sig uigennemtrængeligt for traadløse Meddelelser; det vil sige, at Dam-

DRUÊTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

pere, der befinder sig i Havsnød over saadanne Strækninger af Oceanet, kalder forgæves med deres S.O.S. ud over disse Flader. Bronceskibet vil blive forsynet med alle de mest moderne Instrumenter og Lydmaaleapparater — ikke af Jern.

Aarhøg for den danske Fiskerflaade 1936

Fiskeridirektoratet har paa *Iver C. Weilbach & Co.'s Forlag* udgivet den 43. Aargang af »Aarhøg for den danske Fiskerflaade 1936«.

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 Folger af Ulykkestilfælde og andre Oplysninger af Værdi: saasom Almanak, nautiske Tabeller, Omsætningsstabeller for Maal og Vægt, Fiskeristatistik m. m. m.

Bogladepriisen er 2 Kr. indbunden, og det er en sand Fylde af Oplysninger, der findes i denne Bog. Man kan vist roligt sige, at hvad Fiskeriaarbogen ikke har af Oplysninger om Fiskeriet, er ikke værdt at vide. Paa de 420 Sider findes all. dansk Fiskeri vedrørende. Den være hermed anbefalet paa det bedste.

Sovjeldamper søsat

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleoen søsattes 21. December et Trælast-Dampskib, Værftets Byggenummer 619, bygget for Regning Unionen af de socialistiske Sovjet-Republiker.

Skibet bygges til U.D.S.S.R.s højeste Klasse. Dets Hoveddimensioner er følgende: 98 m × 14,6 m × 7,15 m og Bæreevnen er ca. 4,000 Tons d.w.

Aflobningen foretog i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Mussoviet«.

Til Stede ved Aflobningen var en Række Repræsentanter for Sovjet-Republikkerne.

Fano Navigationsskoles Jubilæumsfond

Fano Navigationsskole fejrede som omtalt i Oktober sid 75 Aars Jubilæum, og i Dagens Anledning stiftedes »Fano Navigationsskoles Jubilæumsfond«. Det var en Kreds af gamle Elever fra Esbjerg og Fano, der tog Initiativet til denne Fond, hvis Renter skal bruges til Understøttelse for mindrebemidlede Elever, som søger deres Uddannelse paa Skolen. Fordringerne til Eleverne er nemlig skærpede ret betydeligt, idet den Eksamen man for kunde tage paa et halvt til et helt Aar, nu vil tage ca. 1½ Aar.

Stifterne henvender sig til gamle Elever fra Skolen om at støtte Fonden, ved at give et Bidrag, for at mange flere ubemidlede Sømænd derved kan blive i Stand til at faa deres Ønske opfyldt om at tage denne Eksamen.

Den gamle Skole, hvorfra saa mange dygtige Elever i Tidens Lob har kastet Glans over Sømandsstanden, har altid været og er ogsaa nu paa Højde med Tidens Fordringer, derfor børger ikke alene Traditionen, men ogsaa dens dygtige Lærerstab og Forstander. Bidrag fra forhenværende Elever, og hvem som paa anden Maade er direkte eller indirekte interesseret i, at saa mange dygtige unge Sømænd som mulig kan blive sat i Stand til at frekventere Skolen, kan sende deres Bidrag til Kaptajn L. P. Larsen, Kronprinsensgade 3, Esbjerg, eller Fano Navigationsskoles Fond, Varde Bank, Esbjerg.

Svensk Damper sunket

Ombord i den svenske Damper »Brittmarie« ved Santos skete forleden en voldsom Eksplosion, der bevirkede, at Damperen øjeblikkelig sank.

Damperen »Brittmarie« var hjemmehørende i Göteborg og tilhørte Rederiet Britt, Skibsreder Rudolf Hedberg, og var paa 3,525 Brutto Tons. Efter hvad Skibsreder Hedberg har meddelt, bekræfter et til Rederiet indløbet Telegram, at Damperen er blevet odelagt ved Eksplosion og er sunket. Eksplosionen skete under Losning af Lasten, der bestod af Svovl.

Ingen af Besætningen kom tilskade.

Sømændens Julefest

For 10 Aar siden — selve Juleaftens Eftermiddag — begyndte »Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond« sine Julefester i større Stil, men Midlerne var meget smaa. Aaret efter indstiftede Fondens afdøde Æresmedlem, Skibsreder Peter Herskind, West Hartlepool, Sømændens Julemaaltid »som en Tak til dem, der er gaaet i Land for godt, for deres Arbejde i Danmarks Tjeneste«.

Efter Julemaaltidet Juleaften afholdtes den meget smukke Julefest med velvillig Assistance af Operasangerinde Willi Hagboe-Petersen og kgl. Operasanger Chr. Frederiksen. Festalen holdes af Sognepræst Otto Mundt, og Admini-

strator Alex Larsen oplæste en lang Række Hilsener fra et meget betydeligt Antal danske Sømænd i Fari, fjernt fra Danmark, samt fra en lang Række af Landsmænd i fjerne Lande, der ogsaa havde sendt Gaver hjem til Sømændens Julefest, bl. a. fra Persien, England, Argentina, Natal, Belgien, U. S. A., Brasilien, Japan, Siam, Ægypten, Frankrig Monaco, Porto Rico o. s. v.

Fonden har endvidere uddelt 50 Gæs som en Gave fra den danske Koloni i Memel, der hvert Aar smukt tænker paa de gamle. Endvidere er uddelt en Række Kort paa Fødevarer. Alt ialt omfatter Fondens Julearbejde langt over 250 gamle, spredt over det ganske Land.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i November 1935

I Modsætning til Antwerpen og Hamborg, hvor man denne Gang har sporet Tilbagegang, har November Maaned været nogenlunde tilfredsstillende for Rotterdams Vedkommende. Skibs- og Godsmængden var betydelig større end i Oktober. Det bemærkes, at Lodspengene siden den 1. November 1935 kun andrager 11 pCt. af de tidligere Afgifter.

Ialt indkom i November d. A. 679 lastede Søskeibe mod 685 i Fjor. Ialt udklaredes 638 lastede Søskeibe mod 585 i Fjor.

De med Kul lastede udgaaende Baade havde følgende Bestemmelseslande:

	Nov. 1935	Nov. 1934
Frankrig	45	43
Italien	87	41
Nordeuropa	88	67
Sydamerika	16	7
Andre Lande	19	31

Den Forbedring, der er indtraadt, skyldes en Stigning i Tilforslerne af Kul, Erts og Jordolier, ligesom Antallet af Frugtladninger og af Sukker i Sække (fra Østersøen) er steget betydeligt.

I Procent af ankomne Søskebets Nettotonnage var Rotterdams Andel i Skibstrafikken paa Nieuwe Waterweg 86.6 pCt. mod 88.9 i Fjor og i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg 33.74 pCt. mod 32.32 pCt. i Fjor.

Af Tilforsler til Rotterdam i de første 11 Maaneder af indværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, nævnes:

	1935	1934
Kul	807,000 Tons	878,000 Tons
Erts	4,761,000 »	4,100,000 »
Andel tungt Massegoods	592,000 »	633,000 »
Jordolier	929,000 »	842,000 »
Spiseolier og Tran ..	74,000 »	71,000 »
Korn	2,116,000 »	2,822,000 »
Korn	866,000 Sække	1,302,500 Sække
Gods i Sække	19,446,000 Kollis	28,869,000 Kollis
Metalvarer	2,628,000 »	2,963,000 »
Stabel- og Kolonialv. ..	3,827,000 »	4,131,000 »
Frugt	3,218,000 »	4,131,000 »
Andel Stykgods	4,571,000 »	4,927,000 »
Baanladninger	117 Baade	93 Baade

Vejrmeldingerne i Radioen

Statsradiofonien har truffet Aftale med Meteorologisk Institut om, at Vejrmeldingerne fra 1. Januar al regne udsendes paa følgende Tider:

Son- og Helligdage:

Kl. 8,35: Vejrmelding.

Kl. 11,28: Vejrmelding, herunder Vejrmelding for Færøerne.

Kl. 18,50: Vejrmelding.

Hverdage:

Kl. 10,58: Udvidet Formiddagsmelding, herunder Vejrmelding for Færøerne.

Kl. 17,20: Vejrmelding for Færøerne, derefter for Søfart og Fiskeri.

Kl. 18,50: Vejrmelding.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i November Maaned 1935

Over Danzigs Havn er der i Lobet af November Maaned udført 161,605 T. Kul, deraf til Danmark 28,340 T., mod 207,953 T., deraf til Danmark 13,823 T. i Oktober Maaned 1935.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	76,323
Sverige	48,952
Danmark	28,340
Finland	4,490
Norge	3,500
	<hr/>
	161,605

POSITIONSLISTE PR. 31. DECEMBER 1935

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aaro*, Thomsen, ank. Aarhus 30.12.
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Houston 8.12.
 s.s. *Aase*, pass. Hirtshals 18.12. vestg.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Honkong 29.12. p. R. 1. Singapore.
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Oran 12.12.
 s.s. *Agnete*, ank. Ghent 7.12.
 s.s. *Alabama*, ank. Buenos Aires 13.12.
 m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimmsby Ruten.
 s.s. *Alfa*, pass. Skagen 22.12.
 s.s. *Algave*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Alice*, pass. Dungeness 10.12. p. R. 1. Tarragona.
 m.s. *Almena*, afg. Haifa 9.12. til London.
 m.s. *Asia*, Kolls, pass. Vlissingen 29.12. p. R. 1. Antwerpen.
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Progress 26.12.
 m.s. *Amerika*, Borch, afg. Kingston 29.12. til Panama.
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. Manila 19.12.
 s.s. *Anna*, pass. Gibraltar 19.12.
 m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Kbhvn. 26.12.
 s.s. *Anne*, pass. Gibraltar 14.12. p. R. 1. Alexandria.
 m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Dakar 19.12.
 s.s. *Argentina*, ank. Santos 17.12.
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Kalundborg 21.12.
 m.s. *Asia*, Hansen, pass. Guadafire 24.12. p. R. 1. Suez.
 s.s. *Asko*, Hansen, ank. Southampton 29.12.
 s.s. *Aslaug*, afg. Haifa 9.12. til Pajas.
 m.s. *Asnæs*, Ankensen, ank. Gdynia 21.12.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Danzig 27.12.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Gibraltar 28.12. p. R. 1. Genoa.
 s.s. *Asbjorn*, Bjark, ank. New York 27.12.

B

s.s. *Bes*, Jacobsen, pass. Bruusbüttelkoog 19.12.
 s.s. *Birte* Pedersen, pass. Skagen 30.12. p. R. 1. Kbhvn.
 s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.t. *Bente Mærsk*, ank. Batoum 20.12.
 s.s. *Bergenhus*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Charlestown 12.12.
 s.s. *Betty*, ank. Cardiff 23.12.
 s.s. *Birgitte*, pass. Dungeness 11.12. til Hull.
 s.s. *Bodil*, ank. Nørresundby 18.12.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. London 23.12.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Suez 28.12.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Rotterdam 28.12.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Stettin 26.12.
 s.s. *Brasilien*, afg. Slavanger 19.12. til River Plate.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Philadelphia 29.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 29.12.
 s.s. *Britta*, afg. Cartagena 21.12.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Port Albany 28.12. til New York.
 s.s. *Brynhild*, ank. Danzig. 13.12.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Vancouver 26.12.
 s.s. *Carmen*, afg. Manchester 17.12.
 m.t. *Caroline Mærsk*, rapp. 31° 08' 64" W. 4.12.
 m.s. *Chastine Mærsk*, pass. Dakar 18.12.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Melbourne 25.12.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ushant 19.12. p. R. 1. Syd-afrika.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Gdynia 29.12.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Antwerpen 26.12.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Liverpool 18.12.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, pass. Kbhvn. 20.12.
 s.s. *Dania*, Danholt, afg. Reykjavik 22.12. til Nordenham.
 m.s. *Danmark*, Wjernerum, ank. Dairon 24.12.
 s.s. *Delaware*, ank. Houston 18.12.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. London 20.12.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Dungeness 22.12.
 s.s. *Ebro*, i Fart paa Middelhavet.

s.s. *Edith*, afg. Canacry 16.12.
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Frederiksstad 21.12.
 s.s. *Egholm*, ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Antwerp 10.12.
 s.s. *Else*, ank. Rouen 21.12.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. San Pedro 10.12.
 s.s. *Emanuel*, afg. Cardiff 19.12.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Preston 10.12.
 s.s. *Energi*, afg. Cardiff 20.12. til Oporto.
 m.s. *England*, Stengade, pass. Burnsbüttel 26.12. p. R. 1. St. Nazaire.
 m.s. *England*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Enigheden*, ank. Trouville 23.12.
 s.s. *Erna*, afg. Rouen 11.12.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Singapore 26.12.
 s.s. *Erindring*, ank. Marans 23.12.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Genoa 22.12.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, ank. Dakar 29.12.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Sunderland 28.12. til Helsingborg.
 m.s. *Fano*, ank. Kbhvn. 15.12.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, ank. Hongkong 29.12.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimmsby Ruten.
 s.s. *Freja*, afg. Gibraltar 11.12. til Barcelona.

G

s.s. *Garonne*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Georgia*, afg. New York 18.12. til Kbhvn.
 s.s. *Gerda Toft*, Christensen, pass. Cape Race 26.12.
 s.s. *Gerda*, pass. Skagen 22.12.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 19.12.
 s.s. *Gorm*, ank. Middelfart 17.12.
 s.s. *Grete*, ank. Marseille 21.12.
 s.s. *Gronland*, Fischer, afg. Sundsvall 27.12.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Slavanger 9.12.
 s.s. *Gudrun*, afg. Alexandria 11.12. til Jaffa.
 s.s. *Gunhild*, afg. Cork 12.12. til Dublin.
 s.s. *Gunver*, ank. Viborg 21.12.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Grangemouth 21.12.
 s.s. *Gyda*, afg. London 13.12. til Antwerpen.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Mariager 23.12.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Stettin 29.12.
 s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Marseilles 21.12.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Gaudia 20.12.
 s.s. *Harald*, ank. Garston 20.12.
 s.s. *Harriet*, afg. Villa Real 23.12.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Brunsbüttel 21.12.
 m.s. *Herdis*, ank. Liverpool 15.12.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Bordeaux 20.12.
 s.s. *Hilde*, afg. Methil 12.12. til Flensburg.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Danzig 20.12.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. San Francisco 24.12. til Los Angeles.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Tunis 20.12. til Port de Bove.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Derwenthough 17.12.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Sfax 13.12.
 s.s. *Inger*, afg. Cartagena 23.12.
 m.s. *Irland*, strandet Norrskær 28.12.
 s.s. *Island*, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, afg. Portland 20.12. til Norfolk Va.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Hull 20.12.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Viipuri 21.12.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Rotterdam 13.12.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Barcelona 29.12. til Rotterdam.
 s.s. *Jenny*, afg. Southampton 22.12.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. London 19.12.
 s.s. *Johanne*, ank. Rochester 21.12.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Garston 19.12.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Christobal 11.12.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Suez 30.12. til Port Sudan.

s.s. *Jutta*, pass. Kbhvn. 23.12.
m.s. *Jylland*, Esbjerg-Parkeston Ruten.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Koge 22.12.
s.s. *Karen Toft*, Simony, ank. Immingham 30.12.
s.s. *Karla*, afg. Nice 19.12.
s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Kentucky*, afg. Gdynia 20.12. til Kbhvn.
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Cardiff 25.12.
s.s. *Kirsten*, ank. Manchester 15.12.
s.s. *Kjobenhavn*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Aalborg 30.12.
s.s. *Knud*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Frederiksen, ank. Singapore 29.12.
s.s. *Laura Mærsk*, ank. Sibenie 14.12.
s.s. *Laura*, pass. Gibraltar 15.12.
m.s. *Leice Mærsk*, afg. Durban 19.12.
s.s. *Leza Mærsk*, ank. Leningrad 15.12.
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Alexandria 20.12.
s.s. *Lilian*, afg. Passages 21.12.
s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *London*, Hansen, ank. Nørresundby 21.12.
s.s. *Lynæs*, Didriksen, pass. Ølandsrev 18.12.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Maja*, pass. Helsingør 21.12.
m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Arden 28.12. til Suez.
s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Port Talbot 22.12. til St. John.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Lessay Marquis 28.12.
s.s. *Maria Toft*, Bruun, forv. Furtgrund 30.12.
m.l. *Marie Mærsk*, rapp. 38° N. 28' W. 10.12.
s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 19.12.
s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Langlykke, ank. London 25.12.
s.s. *Maryland*, afg. Kotka 19.12. til Kbhvn.
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Vlaardingen 20.12.
m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Hamborg 27.12.
s.s. *Minsk*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Maen*, Kbhvn.-Stege-Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 30.12.
s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Briton Ferry 23.12.
s.s. *Najaden*, ank. Wiborg 19.12.
s.s. *Nancy*, ank. Liverpool 21.12.
s.s. *Nautic*, afg. Tunis 22.12.
s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Danzig 26.12.
s.s. *Nelly*, afg. Stettin 19.12.
s.s. *Neptun*, afg. Tonmay 21.12.
s.s. *Nerma*, afg. Malaga 21.12.
s.s. *Nevada*, ank. Santos 16.12.
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Kobe 20.12.
m.e. *Niel Mærsk*, afg. Yokohama 11.12.
s.s. *Niobe*, afg. Cartagena 21.12.
m.s. *Nora Mærsk*, afg. Norfolk 14.12.
m.s. *Nordbo*, pass. Port Albern 13.12. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Norden*, ank. Trinidad 4.12.
m.s. *Nordfarer*, ank. Christobal 10.12.
m.s. *Nordhavet*, afg. Lissabon 9.12. til New York.
m.s. *Nordhval*, ank. Pensacola 5.12.
m.s. *Nordkap*, afg. New York 30.11. til Buenos Aires.
s.s. *Nordlys*, afg. New York 21.11. til Buenos Aires.
m.s. *Nordpol*, rapp. 55 m. fra Lands End 5.12. til Demerara.
s.s. *Nordsoen*, pass. Dungeness 22.12.
s.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Göteborg 24.12.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olga S.*, afg. Alexandria 29.11. til Jaffa.

s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Alexandria 18.12.
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leith 28.12.

P

m.s. *Panama*, Juul-Christensen, pass. Cape Town 21.12. p. R. t. East London.
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Valencia 20.12.
m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Paula*, pass. Christobal 8.12.
m.s. *Peru*, Berg, ank. Liverpool 27.12.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 5.12.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, under Lastning i Danzig.
s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Malmø 23.12.

R

s.s. *Randi*, ank. Valencia 20.12.
s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Riga*, Svensson, ank. Immingham 18.12.
s.s. *Rita Mærsk*, afg. Hamburg 3.12. til Aarhus.
s.s. *Robert Mærsk*, pass. Gibraltar 13.12.
s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus Ruten.

S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Antwerpen 15.12.
s.s. *Samso*, Brockmann, pass. Cap ????? 23.12. p. R. t. Durban.
s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Randers 30.12.
s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Danzig 29.12. til Aarhus.
s.s. *Seine*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Sejro*, Husum, afg. Dokar 17.12. til Durban.
m.s. *Selandia*, Nielsen, pass. Ushant 29.12. p. R. t. Hull.
m.s. *Siam*, ank. Nakskov 24.12.
s.s. *Signe*, pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Aberdeen.
s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Valencia 21.12.
s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
s.s. *Sleipner*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Færøerne.
s.s. *Slesvig*, Meinertz, ank. Aarhus 24.12.
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. London 19.12.
s.s. *Stal*, Larsen, pass. Dondrahead 27.12. p. R. t. Calcutta.
s.s. *Stella*, afg. Wilmington 16.12.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Oslo 27.12.
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Jacksonville 18.12.
s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Sonderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Taarnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Faxe Ladeplads 30.12.
s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Thyra*, ank. London 14.12.
s.s. *Tekla*, ank. Valencia 9.12.
s.s. *Tempo*, Sørensen, under Lastning i Danzig.
m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Anwerpen 29.12.
s.s. *Tove*, ank. Kbhvn. 15.12.
s.s. *Trio*, Svane, afg. London 31.12. til Assens.
s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.

U

s.s. *Ulla*, pass. Christobal 15.12.
s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Brake 29.12.
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Antwerpen 18.12.
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiølsgaard, ank. Gdynia 30.12.
s.s. *Vidar*, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Viola*, pass. Dungeness 15.12. p. R. t. Antwerpen.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 30.12. til Bordeaux.

Y

s.s. *Ydan*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus 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.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

TELEPHONES:
CENTRAL 1504 - 14450
FROM ABROAD: STATS 548

TELEGRAMS: MARAG
CODES: A. B. C. 5th ED., SCOTTS 10th ED.,
THE BOE CODE

AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY (THE MARITIME AGENCY LTD.)

(WORLD-WIDE ORGANIZED SINCE 1893)

COAL AND OIL BUNKERING AGENTS
SHIP-REPAIRS
DOCKING - STEVEDORES
PROVISIONS AND STORES
INSURANCE AGENTS

COPENHAGEN, K.
AMALIEGADE 35

January, 1936.

Shipowners!

Dear Sirs,

We serve your requirements throughout the world

as

UNIVERSAL AGENTS

for

Bunkers
Fuel- and Diesel Oil
Shiprepairing
Towage
Stevedoring and Tallying
Provisions and Stores
Boatman Assistance
etc. etc.

We are now offering contracts over 1936 at extremely low prices, and we shall greatly appreciate inquiries either for contracts or for individual orders.

Our Principals include the firms mentioned on Front Cover Page, for whom we invite your esteemed support.

We remain, dear Sirs,
Yours faithfully

AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY
(The Maritime Agency Ltd.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

51. Aargang.

København 30. December 1935.

Nr. 53.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien.*
„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 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 Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

3050. Danmark. Bornholm E.-Kyst. Salthammer Rev. Sømærke genudlagt.
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost. *Salthammer Rev*, paa $55^{\circ} 01' (47'') N.$
 $15^{\circ} 08' (24'') E.$ er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 51/3011 1935.)
3051. Sverige. Bottniske Bugt. Nordvalen. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 52/3689. Stockholm 1935.)
Lystønden *Nordvalen* paa c. $63^{\circ} 32' N.$ $20^{\circ} 48' E.$ er inddraget for Vinterperioden.
3052. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. $63^{\circ} 34' N.$ $20^{\circ} 56' E.$ er inddraget for Vinterperioden.
3053. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/1020. Helsingfors 1935.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kemi kyrktorn c. $65^{\circ} 44' N.$ $24^{\circ} 34' E.$ *Kemi övre.* *Kemi nedre.* *Ajos.*
3054. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/1021. Helsingfors 1935.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Oulu kyrktorn c. $65^{\circ} 01' N.$ $25^{\circ} 28' E.$ *Toppila övre.* *Toppila nedre.* *Toppilasund.*
Koskela. *Saapaskari.* *Laitakuri.* *Santonen övre.* *Santonen nedre.* *Santosenkari.* *Hidenniemi övre.* *Hidenniemi nedre.* *Keskiniemi.* *Marjaniemi lykta (Riutta).*
3055. Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Toppilasund Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/1022. Helsingfors 1935.)
Lys- og Klokketønden *Toppilasund* paa c. $65^{\circ} 03' N.$ $25^{\circ} 24' E.$ er inddraget for Vinterperioden.

3071. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt Anduvning. Chesapeake Fyrskib. Fyr tændes under Taage og i usigtbart Vøjr.
(N. t. M. Nr. 50/3672. Washington 1935.)
Indtil videre vil Fyret om Bord i Fyrskibet *Chesapeake* paa c. 36° 59' N. 75° 42' W. blive tændt om Dagen under Taage og Dis, og naar ellers Sigtbarheden er ringe.

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

3072. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Heald Bank Fyrskib. Oplysning om Plads.
(N. t. M. Nr. 50/3682. Washington 1935.)
Den nøjagtige Plads for *Heald Bank* Fyrskib er 29° 05' 03" N. 94° 13' 45" W.
3073. Chile. Hanover Island. Porpoise Point. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2207. London 1935.)
Paa 50° 43' 12" S. 74° 31' 38" W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 14 m. Hvidt Taarn. Fyret er synligt mellem Pejlingerne 120° og 320°. Fyret er ubevogtet.
3074. Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. San Lorenzo Channel. Dybde paa Grund.
(N. t. M. Nr. 50/3690. Washington 1935.)
En Dybde af 2,7 m ved Springtids-Lavvande rapporteres at være fundet paa *Scout* paa c. 24° 22' N. 110° 18' W.
3075. Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. Santa Rosalia. Fyrs Synsvidde.
(N. t. M. Nr. 50/3691. Washington 1935.)
Det røde, faste Fyr paa N.-Molen og det grønne, faste Fyr paa S.-Molen i *Santa Rosalia* Havn har begge en Synsvidde af 12 Sm. c. 27° 20' N. 112° 16' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3076. Baleariske Øer. Mallorca. Isla Aucanada. Fyrs Synsvidde formindsket.
(A. a. l. N. Nr. 50/1402. San Fernando 1935.)
Synsviddien af *Isla Aucanada* Fyr paa c. 39° 50',₁ N. 3° 10',₂ E. er nedsat fra 13 til 8 Sm.
3077. (T). Korsika. Les Moines. Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 51/2894. Paris 1935.)
Les Moines Fyr paa c. 41° 26',₈ N. 8° 54',₀ E. er for Tiden slukket.
3078. Italien W.-Kyst. Salerno Bugt. Isolotto Gallo Grande. Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 295/775. Genua 1935.)
Paa S.-Spidsen af *Isolotto Gallo Grande* er paa c. 40° 34' N. 14° 25' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 60 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyrpæl.
3079. (T). Adriaterhavet. Vieste Ankerplads. Fyr midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 292/766. Genua 1935.)
Fyret paa *Santa Croce* Skær paa c. 41° 53' N. 16° 11' E. er indtil videre forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,₃₅^s, Mørke 2,₆₅^s, Blink 0,₃₅^s, Mørke 2,₆₅^s, Blink 0,₃₅^s, Mørke 8,₆₅^s. Synsvidde: c. 14 Sm.

3080. Grækenland. Livadia Point. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2196. London 1935.)

Paa c. $36^{\circ} 48' N.$ $21^{\circ} 58' E.$, $0,48$ Sm 130° fra *Koroni Pier Fyr*, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s . Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 8 Sm.

3081. (T). Palæstina. Haifa. Vrag.

(N. t. M. Nr. 2217. London 1935.)

Paa Grund af Tilstedeværelsen af et Vrag, hvorover mindste Dybde er $13,4$ m, er Ankerpladsen uren i Nærheden af Pladsen c. $32^{\circ} 50' N.$ $35^{\circ} 01' E.$, $0,335$ Sm 52° fra det grønne Blinkfyr paa Bølgebryderen.

3082. Tunis. Banc des Kerkenah. Afmærkning forandret.

(A. a. N. Nr. 51/2892. Paris 1935.)

Tønde Nr. 1 paa c. $35^{\circ} 06' N.$ $11^{\circ} 33' E.$ er blevet forsynet med en Topbetegnelse bestaaende af to sorte, mod hinanden vendende Kegler.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**3083. Persiske Bugt. Fao. Fyr eksisterer ikke.**

(N. t. M. Nr. 2197. London 1935.)

Den røde Blinkfyr, der i Kortet er angivet at ligge paa c. $29^{\circ} 58' N.$ $48^{\circ} 29' E.$, findes ikke.

3084. Italiensk Somaliland. Itala. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 295/777. Genua 1935.)

Itala Fyr paa c. $2^{\circ} 45' N.$ $46^{\circ} 20' E.$ er forandret til at vise 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 .

3085. Italiensk Somaliland. Chisimayo. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 299/126. Genua 1935.)

Chisimayo Fyr paa c. $0^{\circ} 23' S.$ $42^{\circ} 34' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $9,5^s$. Flammens Højde: 37 m. Synsvidde: c. 17 Sm. Tremmeverksbaake.
(E. f. S. Nr. 24/1398 1934.)

3086. Madagascar. Island of St. Mary. Port St. Mary. Oplysning om Lystønder.

(N. t. M. Nr. 2211. London 1935.)

1. Lystønden paa c. $17^{\circ} 00' S.$ $49^{\circ} 54' E.$, c. $0,325$ Sm 348° fra *Madame Island Fyr*, er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys.
2. En sort og rød, vandret sribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt $0,21$ Sm 315° fra *Madame Island Fyr*.

3087. Forindien W.-Kyst. Veraval. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2198. London 1935.)

Veraval Fyr paa c. $20^{\circ} 54' N.$ $70^{\circ} 22' E.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15^s . Synsvidde: 13 Sm. Hvid Fyrbygning med sorte Bælter. Iøvrigt uforandret.

3088. Forindien W.-Kyst. Rajapur Bugt. Wagapur Point. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2199. London 1935.)

Wagapur Point Fyr paa c. $16^{\circ} 36' N.$ $73^{\circ} 19' E.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 12^s . Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Taarn. Fyret er ubevogtet.

3089. (T). Bengalske Bugt. Orissa Kysten. Puri. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 2200. London 1935.)
Puri Fyr paa c. 19° 48' N. 85° 50' E. er midlertidig forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt, fast Lys. Synsvidde: 12 Sm.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

3090. Sunda Øerne. Celebes E.-Kyst. Ondolean Rød. Grunde.
(B. a. Z. Nr. 295/3386. 's-Gravenhage 1935.)
1. En Grund (Koral) med 5½ m Vand ligger paa 1° 38' 56" S. 122° 00' 48" E.
2. En Grund (Koral) med 7 m Vand ligger paa 1° 39' 02" S. 122° 00' 48" E.
Ondolean: c. 1° 38' S. 122° 01' E.
3091. Sibirien. Trinity Bay. Cape Slichkova (Sluichkova). Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2202. London 1935.)
Paa S.-Spidsen af Zarubin Halvø er paa c. 42° 37' N. 131° 06' E., 0,47 Sm 143° fra Observationsstedet, tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 23 m. Rødt Tremmeværkstaarn.

XI. Bekendtgørelser m. m.

3092. Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Reglement for Passage gennem den nye Vej- og Jernbanebro over Masnedsund.
Under 22. December d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nedenævnte midlertidige Reglement for Passage gennem den nye Vej- og Jernbanebro over Masnedsund:

§ 1.

Broen er beliggende c. 100 m W. for den gamle Masnedsundbro. Den ejes af Statsbanerne, der ligeledes har Tilsynet med og Driften af Broen.

Broen er en Klappbro med Gennemsejlingsaabning af 25,0 m fri Vidde.

Den frie Højde fra daglig Vande til Underkant af Broens Dragere er ca. 5,0 m.

§ 2.

Fartøjer kan til enhver Tid fra Solopgang indtil ½ Time efter Solnedgang forlange fri Gennemfart gennem Broen.

Naar Jernbanetjenesten fordrer det — saaledes navnlig fra 15 Min. før et Tog ventes, indtil Toget har passeret Broen, — er Statsbanerne dog berettigede til at nægte Gennemfart. Statsbanerne er ligeledes berettigede til at nægte Gennemfart, saafremt denne efter Banernes Skøn medfører Fare for Broanlæggets Sikkerhed. I Tvivlstilfælde bør dog Brovagten forud forhandle med det stedlige Lodsvæsen. For saa vidt Gennemfart skønnes kun at burde finde Sted under Iagttagelse af visse Forholdsregler, er vedkommende Skib pligtig til at rette sig efter Statsbanernes nærmere Bestemmelser.

§ 3.

Fartøjer paa 2 Tons eller derunder eller Fartøjer, der kan lægge Masten (henholdsvis Skorstenen), kan ikke forlange Broen aabnet for Passage.

Alle andre Fartøjer, der ønsker at passere Broen, skal tilkendegive dette ved i en Afstand fra Broen af mindst ½ Sm at afgive følgende Signal:

Det internationale Signalfag N (eller i Mangel heraf Nationsflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (—.) med Dampfløjte eller Taagehorn.

§ 4.

Naar et Fartøj viser eller har givet det i § 3 omhandlede Signal for at tilkendegive, at Gennemfart ønskes, vil der fra den paa Broen anbragte Signalmast blive afgivet følgende Svarsignal:

- a. 1 sort Kugle, der betyder, at Passage er forbudt, eller at der skal ankres.
- b. 2 sorte Kugler, der betyder, at Skibe, kommende østfra, kan passere Broen.
- c. 3 sorte Kugler, der betyder, at Skibe, kommende vestfra, 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.

Ved at stryge 1 henholdsvis 2 af de 2 eller 3 Kugler, der danner Gennemsejlings-signalet, i Forbindelse med et kraftigt Lydsignal (—) tilkendes det, at Broen trods det afgivne Signal for Passage ikke kan aabnes.

§ 5.

Broaabningen maa kun passeres af eet Fartøj ad Gangen.

Alle Fartøjer, der skal passere Broen, skal have Ankrene indlagt paa Svineryggen eller hængende i Ankerkæden med Røringen i Vandlinien og maa altsaa ikke have Ankrene hængende i Røstlinen. Bommene skal være halede midtskibs. Udenbordsfartøjer og Davider skal være svingede inden for Lønningen og i det hele taget alle Foranstaltninger til Undgaelse af Kollision med Broen trufne.

Saafernt der er Udsigt til, at flere Fartøjer samtidig vil komme til at passere Broen fra samme Side, skal Damp- og Motorskibe vente, indtil et under Sejl værende Fartøj har passeret Broen.

§ 6.

Dampskibe maa under Passage af Broen inden for en Afstand af 200 m paa hver Side af denne kun gaa med den for Bevarelse af Skibets Manøvreevne nødvendige Fart, og Sejlskibe skal afpasse Sejlføringen saaledes, at Passagen ligeledes sker med moderat Fart.

§ 7.

Fortøjning ved Broen er forbudt.

Ligeledes er det forbudt fra Baade eller Fartøjer at bestige Broen.

Baade, der passerer under Broen, maa ikke derved benytte Baadshager eller Stager imod Broen. Dette er ligeledes forbudt for Fartøjer og Baade, der ønskes halede langs med Broen eller holdt liggende ved denne.

§ 8.

Opankring E. for Broen maa ikke finde Sted nærmere end 200 m fra denne og Opankring W. for Broen ikke nærmere end 250 m. Ved Opankring uden for dette Omraade maa det paases, at Skibet ikke kommer til at ligge i Sejllobet eller saa nær dette, at det under Svajning kan befrygtes, at det vil kunne blive til Hinder for Passagen gennem Broen.

Kommer et Fartøj i Drift saaledes, at der er Fare for, at det tårner mod Broen, skal Fartøjet uvægerligt efterkomme de Ordre, der maatte blive givet af Brobetjeningen for at afværge Broens Beskadigelse.

§ 9.

I øvrigt skal de Broen passerende eller i Nærheden af denne opankrede eller sejlene Fartøjer holde sig de af Brobetjeningen givne Ordre efterrettelige.

Tror nogen sig forurettet af Brobetjeningen, kan han forelægge Sagen for højere Statsbanemyndigheder, men et af Brobetjeningen givet Paabud skal i hvert Tilfælde efterkommes.

Brobetjeningen skal under Tjenesten bære Uniform eller i alt Fald Uniformskasket, der gør dens Stilling kendelig.

§ 10.

For Beskadigelse af Broen hæfter vedkommende Fartøj eller, naar et eller flere Skibe bugseres, Fartøjerne i Overensstemmelse med den gældende Rets Regler.

§ 11.

De i § 4 omhandlede Signaler for Passage m. v. gennem den nye *Masned Sundbro* gælder indtil videre tillige som Signaler for Passage m. v. gennem den gamle *Masned Sundbro*, idet Reglementet af 23. Maj 1930 med senere Ændring i øvrigt er gældende.

§ 12.

De i § 4 omhandlede Signaler vil indtil videre blive afgivet paa en paa den nye *Masned Sundbro* anbragt Signalmast.

Dette Reglement træder i Kraft straks.

(Danske Lods, Side 525. Havnelods. Side 127.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.	<i>England:</i>
N 3823	Philippine Islands. — Visayan and Samar seas.
R 2238	Black Sea. — Bosporus to Kerempeh.
† 2987	Philippine Islands. — San Pedro bay to Libukan islands.
† 3371	Libukan islands to Naro bay.

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

3093. (T). Danmark. Kattegat. Tangen NW. Lystønde midlertidig slukket.
Lystønden *Tangen NW.* paa c. 56° 38' N. 10° 34' E. er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

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.	Dispatch.
Assens	H. V. Jacobsen.	Lodsen.
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S.,	Stevedore.
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.	
København	Københavns Stevedore Kompagni, Niels Juellg. 8. (Søren Olsen)	„Klis“.
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoren.
Horsens	Søren Andersen.	Stevedoring.
Odense	Simonsen & Møller.	Simonsen.
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	Stevedoring.

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med
Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic
and International Maritime Conference.



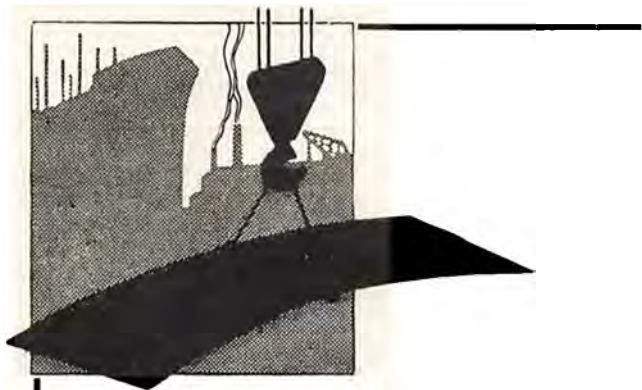
Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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



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

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, Amallegade, Copenhagen.

+ 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 Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. — Bugsering af 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's fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kg. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af henvørende 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. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder, Frilager ved Toldboden.

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. Sellskibe 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 Seilfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakater 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. m³. 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.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langellinckajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m. i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Tegholmene 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-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Seilfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsmønsteheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frilaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsmønsteheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt 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 Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sellskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedør-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 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.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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 »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Blørgningsdampere 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. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjelpekrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsaft., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køllingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra 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 Slinger 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.

„VØLUND“
RAAOLIEMOTORER
10—1000 HK.



CHR. MØLLER A/S
Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 2

TORSDAG 9. JANUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
D/S af 1912
D/S Svendborg
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
D/S af 1929
A. P. Møller
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
D/S D. F. K.
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 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 Finland
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
De forenede Bugserelskaber
A/S Rederiet Albion
D/S Viking
D/S Draco

FRA UGE TIL UGE

MOD LYSERE TIDER?

Det første Lystegn i Aaret er følgende Meddelelse: Lloyd's har Nytaarsdag besluttet at nedsætte Assurancepræmien for Ladninger til og fra eller via Middelhavet eller det Røde Hav fra 5 sh. pr. 100 Lstr. til 3 sh. 4 d.

Satserne gælder for den første Uge.

Lloyds plejer at være et udmærket Barometer. Man kan jo ellers nok sige, at Aaret sluttede saa bombastisk og uhyggeligt som vel tænkeligt med det italienske Angreb paa den svenske Røde Kors-Ambulance.

Men lad os haabe, at Lloyds i sin Vurdering ser klarere og klogere end baade vi og de krigsførende, — at selve Krigsfaren i Middelhavet virkelig er formindsket. Det skulde betyde, at den snart kunde borteliminere og den italiensk-abessinske Konflikt finde sin Afslutning. Men det sidste er der vel næppe større Chancer for i den nærmeste Fremtid.

NYTAARSOVERSIGT

I sin Nytaarsoversigt udtaler Dansk Dampskibsrederiforenings Formand H. A. Hansen bl. a. følgende:

Der er foretaget en væsentlig Forbedring af vor Flaade, idet en Del gamle Dampere er blevet solgt eller ophuggel, medens en god Tilvækst af Motorskibe — dels større Trampskibe, dels Special-Skibe — har fundet Sted.

I hvorvel det saaledes ikke kan siges, at vor Skibsfart nu er inde i »gode Tider«, er de foran fremdragne Kendsgerninger dog et glædeligt Tegn paa, at Udviklingen synes at være kommet ind i det rette Spor, som — hvis det følges — utvivlsomt vil blive af stor Betydning for Skibsfarts-Erhvervet i sin Helhed.

Om Udsigterne for den nærmeste Fremtid er det næsten umuligt at danne sig en Mening; dertil er de foreliggende Usikkerhedsmomenter for store, men under Forudsætning af en fredelig Udvikling af Verdensforholdene har man dog vistnok Lov til at forvente bedre Tider for Skibsfarten, end Tilfældet har været i mange Aar.

TRUENDE TAKSTKRIG I ATLANTERHAVSFARTEN

Cunard—White Star Linien meddelte for nylig den nordatlantiske Passager-Konference, at den ønskede »Queen Mary«, hvis Jomfrurejse er fastsat til 27. Maj, klassificeret som »Cabin«-Skib. I Overensstemmelse hermed fastsatte Selskabet Billetpriserne paa første Klasse for en enkelt Rejse saa lavt som til 52½ Pund Sterling udenfor den egentlige Sæson og 55¼ Pund Sterling i Sæsonen. Priserne for Turistklassen og tredje Klasse blev fastsat til henholdsvis Halvdelen og en Trediedel af dette Beløb.

Selskabets Beslutning vakte straks Protest fra Konferencens Side, idet man henviste til, at Priserne paa den Maade blev betydeligt billigere end baade paa »Normandie« og paa de tyske Dampere »Bremen« og »Europa«. Man forlangte, at »Queen Mary«s Billetpriser skulde ligge midt imellem »Normandie«s og den amerikanske Damper »Manhattan«s.

Herpaa har Cunard—White Star-Linien nu svaret

med at opsiges sit Samarbejde med Konferencen. Hvis Sagen ikke gaar i Orden inden »Queen Mary« sættes i Fart trækker det altsaa op til en Takstkrig i Atlanterhavets Passagerfart.

NYTAARSNUMERET AF SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

»Scandinavian Shipping Gazette« har udsendt sit Nytaarsnummer, et stateligt Hefte paa næsten 100 Sider, med en Række instruktive Artikler. Der fortælles om dansk, norsk, svensk og finsk Skibsfart i 1935, og dertil kommer en Række Bidrag fra de største Navne indenfor den internationale Skibsfart. Af disse skal nævnes Englænderne Lord Inverforth og Skibsreder R. S. DalGLISH, Baltic and International Maritime Conferences Præsident Major Russell Cairns, Canadieren Sir George McLaren Brown, de tyske Rederes Leder Staatsrat Essberger, de franske Skibsreders Præsident M. Georges Philipar, den amerikanske Rederiforenings Præsident R. J. Baker, den belgiske fhv. Minister, Borgmester Camille Huysmans og en Række andre fremtrædende Belgiere, Hollænderen Skibsreder Vermey o. m. a.

LORD INVERFORTH'S NYTAARS- UDTALELSER

Den store britiske Reder, Formanden for United Baltic Corporation, The Right Hon. Lord Inverforth P.C., skriver til »Scandinavian Shipping Gazette: »Aaret 1935 har været af usædvanlig Betydning for Skibsfarten, idet mange overordentlig betydningsfulde Begivenheder har fundet Sted. Blandt dem, og efter min Mening den vigtigste, har været den fra Skibsreders Side indledede Aktion for at skabe en konstruktiv Plan for internationalt Samarbejde.

I et Erhverv, hvor Individualismen spiller en saa fremtrædende Rolle, har Aarets Resultater været prisværdige, og jeg er ganske sikker paa, at den Forstaaelsens Aand, som gradvis skabes blandt Skibsredere Verden over, vil være af stor Værdi mod Maalet at finde ud over yderligere Vanskeligheder.

De skandinaviske Landes Folk er ligesom vi selv Suffolk, og har derfor i disse kritiske Tider gjort deres yderste for at udfinde, sammen med andre Nationer, Midler, ved hvilke Skibsfarten kan drives med Held og Fortjeneste.

De haandgribelige Resultater, der er opnaaet, er tilstrækkelige Beviser paa den prisværdige Holdning som alle, der er Part i Sagen har indtaget, og det maa haabes, at disse Bestræbelser maa bære yderligere Frugt i det kommende Aar.

De skandinaviske Landes Røst i Skibsfartsanliggender lytter man altid til med Interesse og Respekt, og jeg er sikker paa, at de nordiske Lande vil fortsætte med at yde deres Støtte til en Forbedring af Skibsfarten.

STATISTISKØKONOMISK OVERSIGT FOR AARET 1935

Statistisk Departement har udsendt sin Oversigt over Aaret 1935, hvori det bl. a. hedder:

Den udelukkende med Maskinkraft drevne Tonnage for Last- og Passagerskibe under private Rederier maatte ved Begyndelsen af 1935 1,032,000 Reg. T. br. Flaaden blev i Aarets Løb forøget med 34,000 Reg. T. bygget paa danske Værfter og med 8,000 Reg. T. ikke nybygget Tonnage, som indkøbtes i Udlandet. Salgene til Udlandet androg 38,000 Reg. T., som indbragte ca. 5½ Mill. Kr., og ved Forlis er afgaaet 2,000 Reg. T. Den samlede Tilgang andrager herefter 42,000 Reg. T. og Afgangen 40,000 Reg. T., saaledes at Flaaden ved Aarets Udgang var en Ubetydelighed større end ved dets Begyndelse.

Det lille Antal tilbageværende danske Sejlskibe til Fragtbrug er i det forløbne Aar atter reduceret, idet enkelte er solgt til Udlandet og enkelte har faaet indsat Motor. Af de knap 4,000 Reg. T. br., som Sejlskibene repræsenterede ved Aarets Begyndelse, er afgaaet godt 1,000 Reg. T.

Efter at Sejlmotorskibsflaaden i den sidste halve Snes Aar kun havde haft Tilgang ved Indsættelse af Motor i Sejlskibe, er Nybygningen af Sejlmotorskibe til Fragtbrug genoptaget i 1935. I dette Aar afleverede Værfterne tre saadanne Skibe, hver paa ca. 100 Reg. T.

Endvidere byggedes i 1935 24 Fiskerfartøjer, dobbelt saa mange som i de foregaaende Aar, og af Skibe tilhørende Staten byggedes tre Fyrskibe, to Uddybningsfartøjer og en Færge.

Til Belysning af Fragtfartens Forhold i 1935 anføres nedenstaaende Oversigt over Fragtratetallet og den oplagte Tonnage pr. Maaned.

Jan.—Marts 1925 gnstl. = 100	Fragtratetal	Oplægning af Tonnage 1000 R. T. br.	Tonnage i Fart 1000 R. T. br.
Januar ..	97.6 99.7	28 73	999 956
Februar .	97.1 99.3	35 100	991 928
Marts ...	97.4 97.5	58 99	964 920
April ..	98.1 97.0	66 107	953 910
Maj	96.8 96.6	74 96	944 923
Juni	98.0 97.7	33 59	985 962
Juli	98.5 98.8	26 41	1,005 979
August .	98.2 100.7	26 41	992 987
September	99.8 100.8	— ³⁾ 29	999 1,000
Oktober .	109.8 100.7	— ³⁾ 33	1,007 998
November	110.7 100.8	— ³⁾ 27	1,025 1,007
December	— 99.7	— ³⁾ 25	— 1,007
Gnstl... 1,00.2	99.1	— 61	988 ⁴⁾ 961 ⁴⁾

¹⁾ Oplægningerne ved hver Maanedes Begyndelse. ²⁾ Maanedens Gennemsnit. ³⁾ Opgørelse ikke foretaget. ⁴⁾ Gennemsnit af Januar—November.

Fragtratetallet laa i det meste af 1935 paa omtrent samme Niveau som i det foregaaende Aar, men i Oktober bragte den abessinske Krig Tallet til at stige med ca. 10 pCt., og Aarets Gennemsnit for de 11 første Maaneder viser en Stigning paa 1 pCt. Regner man med uforandret Fragtratetal i December, bliver Stigningen 2 pCt. for hele Aaret.

I Løbet af Sommeren 1935 reduceredes den oplagte Tonnage til saa lavt et Tal, at Oplægning i egentlig Forstand ansaas for at være ophørt.

Den omtrentlige Størrelse af Handelsflaadens Fragtindtægt i 1935 kan anslaaes i Forhold til det foregaaende Aar ved Hjælp af Fragtratetallet og Oplægningerne under Hensyntagen til Størrelsen af den i Aarets Løb disponible Tonnage. Denne var for Damp- og Motorskibe, beregnet efter den Del af Aaret, Skibene har været til Disposition, i 1935 af samme Størrelse som i 1934. Med uforandret disponibel Tonnage og en Nedgang i den gennemsnitlige Oplægning fra 6 pCt. til 3½ pCt. har den faktisk udnyttede Tonnage været ca. 2½ pCt. større i 1935 end i 1934. Naar hertil kommer den ovenfor omtalte Stigning paa 2 pCt. i Aarets gennemsnitlige Fragtratetal, skulde det samlede Resultat blive en Stigning i Fragtindtægten Kronebeløb paa 4—5 pCt. I 1934 udgjorde Fragtindtægten 192 Mill. Kr., og det i 1935 indtjente Beløb kan altsaa antages at udgøre lige ved 200 Mill. Kr. Disse Tal omfatter Damp- og Motorskibe i udenlandsk Fart. Sejlmotorskibe og Sejlskibe har antagelig indtjent et Par Mill. Kr. i udenlandsk Fart.

Aaret 1935 er forsaavidt et Mærkeaar for den danske Skibsfart, som den lange Periode med manglende Beskæftigelse for Skibene, der begyndte i 1930 og kulminerede med en Oplægning paa 300,000 Tons i 1932. nu er afsluttet. Den betydelige Oprømning blandt de ældre Skibe, der har fundet Sted i disse Aar, er ikke

opvejet ved Indkøb fra Udlandet og ved Nybygninger, idet Handelsflaadens Tonnage ved Udgangen af 1935 var ca. 4 pCt. mindre end ved Udgangen af 1929. I

de sidste to Aar har der dog som Følge af et voksende Antal Nybygninger været Balance mellem Af- og Tilgang.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Da de store Befragtningscentre aabnede efter Helldagene, havde man ventet nogen Afslappelse efter den store Aktivitet, der gjorde sig gældende paa de oversøiske Markeder lige før Jul. Tværtimod al Forventning var Tendensen for de oversøiske Trades imidlertid stadig fast, og paa visse Markeder er der i den forløbne Uge sluttet til nye Rekordrater. Soya-bønner Dalny/Rotterdam eller Hamborg har f. Eks. betalt 28/- for 15. Februar cancelling, ligesom Januar og tidlig Februar Tonnage fra Australien betaltes med 6d. à 1/- over Minimalraten.

Iøvrigt er det stadig Kornmarkederne fra Australien og Nordpacific, der er de største Aftagere af Tonnage. Dette skyldes det i vore tidligere Beretninger omtalte ret ugunstige Høstresultat i Argentina, som har medført, at Hvedepriserne fra dette Land er sat i Vejret, og den øjeblikkelige Stilling paa disse to Markeder maa derefter delvis ses i Belysning heraf. Hvorledes Udviklingen i disse lange Korntrades iøvrigt vil forme sig vil afhænge af, hvormeget Korn Argentina kan skaffe fri til Eksport, men visse Ting, f. Eks. ret livlig Befragtningsvirksomhed fra St. Lawrence for første aabne Vande Lastning kunde tyde paa, at de store Kornfirmaer er klare over, at den argentiniske Korneksport vil blive begrænset.

Om de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstående Oversigt:

Canada/Northern Range & Gulf/Vestindien. Som nævnt ovenfor er der sluttet en Række store Baade fra St. Lawrence til U.K./Antwerp-Rotterdam Range til 1/9d. pr. Qr. for Lastning April/Maj/Juni. For prompt Lastning fra Halifax eller St. John er der betalt 2/2d. til London/Hull, hvorimod noget senere Januar Baad kun har faaet 2/- til named port U.K. Der noteres stadig en Del lignende Ordre.

Fra Northern Range er det stadig de forskellige Scrapjærforretninger, der præger Markedet, og Italien har været Storaftager af disse Laster, selv om der stadig slutes med Option af U.K. Losning »if sanctions«. Sidste Slutning var 7700 Tonner 15./31. Januar fra Boston/Savannah range til Genoa eller Savona, \$4.80 1 Lastehavn, \$4.90 2 Lastehavne og \$5.10 hvis 3 Lastehavne, Option U.K. til 15/-, 15/6d. og 16/- for 1/2 eller 3 Lastehavne, hvis Sanktioner forhindrer Losning Italien. Flere Baade søges paa lignende Basis. Baltimore/Glasgow noterer 12/- paa sædvanlige Betingelser for 7/8500 Tonner, og fra Golfen til Glasgow eller Ardrossan kan 5000 Tonner faa 15/- Basis 1 Lastehavn. Scrap til Japan noteres i 12/6d. à 13/-, f.i.o.

Korn fra Northern Range er lidt livligere. Albany har betalt 1/10¹/₂d. til Antwerpen, 2/- til Rotterdam, og for Baltimore/Rotterdam er betalt 9 Cts. for medio Januar Lastning.

Fra Northern range noteres iøvrigt forskellige Nitrat og Pitch Forretninger til Spanien til lave Rater.

Vestindien er noget roligere for Januar Positioner, og Rateniveauet er igen faldet til omkring 14/- for stor Tonnage fra Cuba. Mellemløst betalt med 15/- fra Cuba og 14/- fra San Domingo til U.K. Det fortjener lige at nævnes, at 5000 Tonner fik 18/6d. fra Cuba til U.K. eller p.p. Cont. for 26./31. December Readiness.

River Plate. Dette Marked viser lidt mere Interesse, men kun for »handies or medium sized vessels«, hvoraf flere er sluttet for Januar/Februar Lastning til fuld Losserange til Minimalraten.

Til Destinationer uden for Minimalraterangen noteres forskellige Ordre, men de førte Underhandlinger har hidtil ikke resulteret i Forretning, naar undtages en 7000 Tonner, der fik 15/6d., fra Up River til Pacific Kysten. Befragterne er villige til at arbejde yderligere Tonnage paa denne Basis med Anstilling bindende saa længe, at de kan sælge Lasten. Til Japan udbedes Cabelanstilling til omkring 18/-.

Vestkysten af Sydamerika. Nitratbefragterne noterer 20/- til Europa og kan ogsaa placere Tonnage til Galveston/Boston range, for hvilke Ordre der noteres omkring \$4:—

Nordpacific. Dette Marked har som nævnt i Indledningen været ret aktivt for Korn til Europa. En Række store Baade er sluttet Vancouver/p.p. U.K. til 21/6 for Februar Lastning, hvilket kan gentages for enhver Position indtil ult. Marts. Rederne er imidlertid nu noget reserverede, og Muligheden for højere Rater foreligger. Paa f.i.o. Basis er sluttet til 21/6d., men ogsaa her forlanges nu højere Rater.

Transpacific noteres £5500 f.i.o. for 480,000 Cbft. Diesel fra Coos Bay/British Columbia range til Taku Bar, Februar/Marts. Sleepers British Columbia/Taku Bar betaler \$5.75 à \$5:— per Mille. British Columbia/Australien noterer £4500 for 470,000 cbft. Skib.

Østen/Indien. Som nævnt har Soyabønemarkedet ligget ret tilfredsstillende. Efterspørgslen er ikke stor, men paa den anden Side er der ikke mange Skibe disponible, og det er derfor lykkedes Rederne at faa Raten op til 28/- for 15. Februar cancelling. For senere Februar Positioner noteres lidt lavere Rater, hvorimod Marts-Positioner er helt nede paa 26/-.

Ris fra Saigon er temmeligt inaktivt, hvilket dog ikke skyldes, at der er Mangel paa Laster, men at Befragterne ikke vil betale Rater, der svarer til, hvad der kan faas andet Steds fra. Saigon/Bordeaux-Dunkirk range noterer f. Eks. kun 25/6d. via Cape, hvortil Rederne imidlertid ikke vil slutte.

Anthracitkul fra Indo-Kina noterer 24/- f.i.o. for 6000 Tonner til Nantes eller Rouen, og 17/6d. for stor Baad til St. Lawrence for Februar Lastning.

Ris fra Burmah er roligt, og Kerner fra Madras Kysten noteres uforandret i 25/- til U.K./Cont.

Australien. Dette Marked har været særdeles aktivt, og tidlig Tonnage har været i Stand til at opnaa 6d. à 1/- over Minimalraterne. Befragterne er aabne for enhver Position indtil April. For enkelte Laster forlanges Option Far East Losning.

Whyalla Oreforretningerne ligger uforandret paa \$4.40 til Baltimore og 9/- à 9/6d. til Japan.

Port Pirie/U.K./Cont. indikerer 28/9d. for Concentrate for Februar Lastning.

Sydafrika. Maj til Europa er uden Interesse, hvorimod der noteres 7000 Ts. fra Kilindini til Montreal til 18/-, Marts Lastning. Durban/Rotterdam eller Antwerpen til stadig betale 14/- for Ore.

Europa. Sortehavet er uden Forretning. For de enkelte Kullaster, der noteres til Amerika, vil Russerne stadig kun betale 6d. under Minimalraten og faar følgende ingen Tonnage. Donau er ligeledes næsten helt uden Forretning.

Middelhavet hjem er uforandret sløjt for alle Kategoriers Vedkommende.

De udgaende Kulmarkeder er ogsaa vanskelige. I England har de stadig en truende Kulstrejke hængende over Hovedet, og der opsamles derfor store Lagre indenlands, hvorfor der kun bliver ringe Mæng-

der Eksportkul. Wales/Port Said er nu nede i 6/7¹/₂d. og Kulraterne fra England til Danmark ligger ogsaa noget svagere, hovedsagelig paa Grund af Stemvanskeligheder.

Trælastmarkederne fra Østersøen og Hvidehavet er jo nu underkastet Minimalrater. Januar Tonnage er allerede sluttet paa denne Basis fra Sundsvall til London.

Timecharter. For stor Diesellønning er Markedet

stadig støt. 8200 Tonner Diesel er sluttet for 12 Maaneder til 4/-, Levering og Tilbagelevering USNH.

Vestindia Markedet har ligget noget afsvækket i de sidste Dage paa Grund af indenrigspolitiske Forhold i Forbindelse med Roosevelts Nederlag ved den amerikanske Højesteret. Det forventes imidlertid, at Sukkertolden fra Cuba vil blive uforandret, hvilket sandsynligvis snart vil medføre forøget Aktivitet paa dette Marked.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaløen foretoges forleden en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Tureby«, Værftets Byggenummer 015, bygget for Regning Aktieselskabet Motortramp, Stensved.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende: 360' 0" × 56' 3" × 35' 6" til Brodæk, og Bæreevnen er ca. 7,350 Tons d.w. Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wains nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 3,000 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveluren deltog bl. a. Rederiets samt Burmeister & Wains Bestyrelse.

Kuludførslen over Gdynias Havn i Oktober Maaned 1935

I Oktober Maaned 1935 udførtes over Gdynias Havn 106,103.6 t. Kul, deraf til Danmark 36,394 t. mod 439,184.6 t., deraf til Danmark 12,173 t., i September Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Argentina	6,405
Belgien	25,568
Danmark	36,394
Finland	34,914.6
Frankrig	8,525
Letland	8,155
Norge	24,643
Sverige	176,983.6
Italien	19,770
Ægypten	12,593.9
Grækenland	7,100
Holland	11,575
Island	4,007.5
Gibraltarr	17,530
Malta	4,070
Palæstina	15
Jugoslavien	7,854
	<hr/> 406,103.6

»Presidente Sarmiento«

Det argentinske Skoleskib »Presidente Sarmiento« har nu udtjent og vil blive erstattet med et nyt. Det smukke Skib har i mange Aar været en stadig Gæst i København paa sine Øvelsestogter med Kadetter. I Fremtiden vil det blive en moderne Krydser, der kommer i Stedet.

Det gamle Skoleskib var bygget i Birkenhead 1898, maatte 2890 Tons og var bevæbnet med 8 Kanoner og 3 Torpedoudskydningsrør. Bemandingen var paa 294 Mand.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 28 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7808

»Guldhønen« i Middelfart

»Guldhønen« i Middelfart, det rige Middelfart-Dampskibsselskab, vil nu snart blive »slagtet«. Det er endelig lykkedes at sælge den sidste Færge »Johanne II« til Tromsø for ialt 37,500 Kr.

Naar Færgelejerne i Middelfart og Snoghøj er afhændet, vil Selskabet kunne afslutte Likvidationen og udbetale Aktionærerne den sidste Dividende.

Britisk Skibsbygning

I Begyndelsen af 1935 udtalte »Lloyds List« det Haab, at man med de ret gode Udsigter turde vente, at yderligere 9000 Mand vilde have Arbejde ved Aarets Udgang. Det Haab er mere end opfyldt, idet der nu er 12,000 Mand mere i Arbejde end i Fjor samme Tid.

Bedringen har i Aarets Løb været støt, og Arbejdsløshedens Procent er nu faldet til 37.7. Det er første Gang siden 1930, at Procenten er gaaet under 40, og endvidere er der al mulig Grund til at tro, at Beskæftigelsen paa Værfterne vil tage til i de kommende Maaneder.

Afskrivninger paa Skibe

Et svensk Forslag om Afskrivningsregler overfor Skattevæsenet, specielt med Henblik paa Skibene, fremsattes nyligt og omtaltes her. Der foreligger nu et Tilfælde, der viser, hvor forskelligt Skattemyndighederne ser paa Spørgsmaalet om Skibenes Afskrivningsprocent. Et svensk Rederi havde klaget over Ansættelsen for 1931 og 1932. Selskabet havde begge Aar fradraget 8 pCt. Afskrivning paa Anskaffelsesværdien af to Tankskibe til henholdsvis ca. 3.4 og 2.9 Millioner Kroner. Takseringsnævnet anerkendte de 8 pCt. for 1931, men nedsatte Afskrivningen for det følgende Aar til 7 pCt. Derfra gik Sagen videre til næste Instans, Prøvningsnævnet, der nedsatte Afskrivningen 6²/₃ pCt. p. A. for begge Aar.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i November Maaned 1935

Nation	Antal	N.R.T.
Danske	1,428	355,891
Svenske	272	66,986
Norske	21	27,667
Tyske	112	21,119
Engelske	23	24,006
Finske	30	25,827
Hollandske	30	14,610
Letlandske	2	2,610
Estlandske	11	4,267
Islandske	3	2,369
Amerikanske	10	31,977
Græske	2	6,027
Polske	1	24,824
Danzigske	2	3,046
Ialt	1,950	611,226



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indebavere:

SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassretter

Deutsche Werke

Deutsche Werke i Kiel har udsendt Beretning og Regnskab for Driftsaaret, der sluttede den 30. September. Det fremgaar heraf, at der har været stor Stigning i Beskæftigelsen, men denne skyldes udelukkende Bygningen af Krigsskibe. Værftet har blandt andet færdigbygget flere U-Baade og Krydseren »Nürnberg«. Der gøres i Beretningen opmærksom paa, at man som Følge heraf kun i ringe Omfang har kunnet beskæftige sig med Bygning af Handelsskibe.

I Aarets Lob er Selskabets Aktiekapital forøget fra 11 Mill. til 15 Mill. Rmk. Netto-Overskudet har andraget 69,400 Rmk., hvorved det overførte Underskud fra Aaret forud fornindskes til 255,791 Rmk., der freinføres i ny Regning.

12,000 Skibe rundede Grenen

Et stigende Antal Skibe passerer Skagen. I Løbet af de sidste fire Aar er saaledes de rapporterede Fartøjers Tal gaaet op fra knap 8000 til over 12,000. Men da Tange jævnlige hindrer Signaltjenesten, regner man med, at det rette Antal forbipasserende Skibe er ca. 20,000. Den betydelige Opgang viser de bedre Forhold, der er indtraadt for Skibsfarten, men man maa dog heller ikke se bort fra, at den af Valutaforholdene fordyrede Fart gennem Kielerkanalen er medvirkende til, at flere og flere Fartøjer gaar Nord om Jylland.

Cirkulære

Sveriges Rederforbund har fra »Södra Sveriges Stuvareförbund« faaet Meddelelse om, at følgende Nedsættelser i Stuvningsstaksterne er vedtaget i Kalmar:

Lossning, (ombordarbejde) Koks med kran och grip-skopa direct till upplag sänkt från 142 öre till 135 öre per ton. Kol med kran och gripskopa direkt till upplag sänkt från 82 öre till 77 öre per ton.

Nedsættelserne gælder fra og med 1. Januar.

Ny spansk Linie til Golfhavnene

Det spanske Rederi Compania Naviera del Nervion i Bilbao har aabnet en regelmæssig Fragtfart fra spanske Havne til de mexikanske og amerikanske Golfhavne.

PERSONALIA**25 Aars Jubilæum**

Den 1. Januar kunde en af vore kendteste yngre Shipping-men, Medindehaveren af det gamle højtansete Firma C. K. Hansen, Skibsreder *Willie C. K. Hansen* fejre 25 Aars Jubilæum i den fædrene Virksomhed, idet han efter Hjemkomst fra et fleraarigt Ophold i udenlandske Shipping-firmaer blev ansat i det fædrene, som han 5 Aar senere blev Medindehaver af og hvor han repræsenterer 4. Generation.

Jubilæaren ønskede ikke, at Dagen skulde fejres, men Mærkedagen er dog en Anledning til at paapege den Position, Skibsreder *Willie C. K. Hansen* har erhvervet sig. Vi gratulerer.

80 Aar

Kaptajn *O. Clauson-Kaas*, der i over 40 Aar sejlede for Det forenede Dampskibs Selskab, deraf 25 Aar som Skibs-

fører, fyldte 5. Januar 80 Aar. I 1923 gik han i Land og blev knyttet til Forsikringselskabet »Danske Lloyd« som Havariekspert.

60 Aar

En velkendt Mand indenfor dansk Skibsfart, Navigationsforstander *L. Rasmussen*, Svendborg, fyldte 4. Januar 60 Aar. I mange Aar var han Forretningsfører for »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe«, og har ogsaa som Translatør haft et stort Arbejde. Kendt er hans politiske Interesse, han har mange Gange været Folketingskandidat og er en ivrig konservativ Mand. Efter Forstander *Tuxens* Død er han Forstander for Svendborg Navigations-skole.

60 Aar

Kaptajn *Jørgen Christensen*, Svitzers Skibsinpektør, fyldte 4. Januar 60 Aar.

Kaptajn *Christensen* deltog som ung Styrmand i Admiral *Amdrups* Grønlandsekspedition; derpaa gik han paa Flaadens Reserveofficersskole, hvorefter han kom ind hos Svitzer.

Han har gjort Tjeneste baade i Østen og i Middelhavet og overtog i 1916 Stillingen som Selskabets Skibsinpektør.

60 Aar

Den kendte Skibsmægler *Vilh. Thøyer*, Moore & MacCormack A/S (American Scantic Line), fylder 60 Aar 13. Januar.

Skibsmægler *Thøyer* fik sin Uddannelse i det gamle Firma *Petersen, Møller & Hoppe*, hvor han arbejdede sig frem til at blive Medindehaver fra 1920—26 sammen med Skibsmæglerne *Herman Hansen*, *M. R. Amundsen* og *Krist. C. Hansen*. Sidstnævnte Aar udtraadte han af dette Firma og gik over til sin nuværende Virksomhed. Skibsmægler *Thøyer* er ualmindelig afholdt af de mange Mennesker, han i sin daglige Tjeneste kommer i Forbindelse med, hvad han sikkert paa Fødselsdagen vil faa mange Beviser paa.

Dødsfald

Indehaveren af en af Landets ældste Skibsprovianteringsforretninger, Firmaet *Georg Sørensen*, København, Grosserer *Aage Sørensen* er pludselig død i Søndags, knap 41 Aar gammel. Grosserer *Sørensen* var kendt og ualmindelig afholdt i vide Kredse indenfor Skibsfarten.

Randers' Havneingeniør, cand. polyt. *Fr. Heerfordt*, er pludselig død 68 Aar gammel. Det var Havneingeniør *Heerfordt*, der forestod de store Udvidelser af Randers' Havn i de senere Aar.

Formanden for Fiskernes Baadforsikring, den kendte Skagen-Fisker, Forbjerg *Niels Bagh*, er død 77 Aar gl.

Grosserer *I. M. Frigast* er død, næsten 79 Aar. Til sin Død var han Bestyrelsesmedlem i Dampskibsselskabet *Torm*.

Kaptajn *N. J. Staumann*, Storebælts-Overfarten, er død i Korsør, 58 Aar gammel. Afdøde forflyttedes ved Lillebæltsbroens Aabning til Storebælts-Overfarten.

Flv. Skibsreder, Grosserer *A. Søegaard*, Brabrand, er død, 53 Aar gammel.

Han drev under Verdenskrigen en stor Rederi- og Handelsvirksomhed, der ejede 60 Sejl- og Motorskibe.

POSITIONSLISTE PR. 7. JANUAR 1936**A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Anwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, ank. Horsens 6.1.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Houton 8.12.
s.s. *Aase*, pass. Ushant 22.12.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore til Manila 6.1. udg.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Jaffa 24.12.
s.s. *Agnete*, afg. Vlissingen 19.12. til Boston.
s.s. *Alabama*, afg. Buenos Aires 28.12.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, afg. Kotka 28.12.
s.s. *Algarve*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Alice*, pass. Gibraltar 16.12. p. R. t. Tarragona.
m.s. *Almena*, ank. London 22.12.
m.s. *Alsia*, Kolls, afg. Hamburg til Kbhvn. 6.1. hjg.
s.s. *Alssund, Nielsen*, afg. Progreso Yacatan 31.12. til New York.
s.s. *Amalienborg*, afg. Plymouth 3.1.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Christobal til Los Angeles 31.12. udg.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Gøteborg 7.1. udg.
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Manila 19.12.
s.s. *Anna*, afg. Liverpool 28.12.

s.s. *Anne*, pass. Gibraltar 14.12. p. R. t. Alexandria.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Dakar 22.12.
s.s. *Argentina*, afg. Bahia 23.12.
m.s. *Arizona*, afg. Aarhus 31.12.
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Sunderland 24.12.
m.s. *Asia, Hansen*, pass. Malta p. R. t. Kbhvn. 4.1. hjg.
s.s. *Aslaug*, afg. Jaffa 15.12.
m.s. *Asnæs*, Ankensen, pass. Kbhvn. 29.12.
m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Rosario 25.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Danzig 3.1. til Halden.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. New York 4.1. til Philadelphia.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Port Said 6.1. udg.

B

s.s. *Beira*, afg. Antwerpen 3.1.
s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
m.t. *Bente Mærsk*, ank. Baloum 20.12.
s.s. *Bergenhus*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Bes*, Jacobsen, pass. Vlissingen 28.12.
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Murmansk 7.12.
s.s. *Betty*, afg. Cardiff 24.12.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Kbhvn. 3.1.
s.s. *Birgitte*, afg. Hammershus 27.12. østg.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Kbhvn. 31.12.
s.s. *Bodil*, afg. Aalborg 28.12.

s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. London 23.12.
 m.s. *Boringia*, Væring, pass. Gibraltar p. R. t. London 6.1. hjg.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. London 29.12.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 5.1.
 s.s. *Brasilien*, afg. Stavanger 19.12.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Philadelphia 29.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 3.1. til Rouen.
 s.s. *Britta*, ank. Valencia 24.12.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Norfolk, Va. 2.1.
 s.s. *Brynhild*, afg. Danzig 28.12.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, afg. Norfolk, Va. 13.12.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Seattle 29.12. hjg.
 s.s. *Carmen*, afg. Oslo 30.12.
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Salonica 24.12.
 s.s. *Charkow*, ank. Antwerp 29.12.
 m.s. *Chastine Mærsk*, rapp. 600 m South Landsend 26.12.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Port Pirie 7.1. udg.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Baltimore 31.12.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ækvator 30.12. p. R. t. East London.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Kalundborg 2.1.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Ghent 4.1. til Kratzvick.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, afg. Nauru 31.12.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Cardiff 24.12.
 s.s. *Cyrl*, Farup, rapp. 2000 miles fra Liverpool 3.1.

D

s.s. *Dania*, Danholt, ank. Kbhvn. 5.1.
 s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, pass. Dungeness 24.12.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Dairen til Shanghai 5.1. hjg.
 s.s. *Dansborg*, afg. Norfolk 27.12.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 m.s. *Dora*, pass. Gibraltar 28.12.
 s.s. *Dorrit*, ank. London 20.12.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Leilh-Thorshavn Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Portland 23.12.
 s.s. *Ebro*, i Fart paa Middelfart.
 s.s. *Edith*, afg. Nantes 28.12.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Burntisland 24.12.
 s.s. *Egholm*, afg. Kbhvn. 4.11.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Halifax N. S. 6.1.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Alexandria 27.12.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Skagen 6.1.
 s.s. *Elsborg*, ank. Gdynia 5.1.
 s.s. *Else*, pass. Dungeness 29.12.
 s.s. *Emanuel*, ank. Vigo 3.1.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. San Pedro 10.12.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Casablanca 29.12.
 s.s. *Energi*, ank. Vigo 3.1.
 m.s. *England*, Stengade, ank. Nantes 3.1.
 m.s. *England*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Enighed*, ank. Aviles 5.1.
 s.s. *Erindring*, afg. Arcachon 6.1 til Port Talbot.
 s.s. *Erna*, ank. Fort de France 26.12.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Dondra p. R. t. Aden 6.1. hjg.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Helsingfors 28.12.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Kbhvn. 8.1. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Dakar 3.1.
 s.s. *Estrid*, afg. Dakar 15.12. til Konakri.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 2.1. udg.

F

s.s. *Falken*, Ruten Kbhvn.-sydfyenske Havne.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Helsingborg 31.12.
 m.s. *Fano*, ank. Marstal 23.12.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, afg. Singapore til Aden 4.1. hjg.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Gaparou 4.1.
 s.s. *Fredensborg*, afg. Helsingborg 4.1.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Vlissingen 5.1.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freyja*, afg. Barcelona 21.12. til Castella.

G

s.s. *Garonne*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Georgia*, afg. New York 18.12.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Garston 7.1.
 s.s. *Gerda*, pass. Portland 26.12.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Shanghai 26.12.
 s.s. *Gorm*, afg. Odense 29.12.
 s.s. *Grete*, afg. Marsaille 25.12.
 s.s. *Gronland*, Fischer, afg. Portland 5.1.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7.1. 36

LONDON	22,40	MADRID	62,35
NEWYORK	455,50	AMSTERDAM	308,95
BERLIN	182,90	STOCKHOLM	115,65
PARIS	30,10	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,60	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	148,00	PRAG	19,00
ROM	37,15	WARZAWA	86,20

s.s. *Guðrun Mærsk*, afg. Stavanger 9.12.
 s.s. *Guðrun*, afg. Alexandria 11.12. til Jaffa.
 s.s. *Gunhild*, pass. Spurnhead 20.12. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Gunvor*, pass. Helsingør 27.12.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Grangemouth 23.12.
 s.s. *Gyda*, afg. Vliessingen 21.12. til Alexandria.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Kbhvn. 7.1.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 6.1.
 s.s. *Hofdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hulland*, Andersen, ank. Kalundborg 5.1.
 s.s. *Ilans Mærsk*, afg. Casablanca 24.12.
 s.s. *Ivarald*, afg. Garston 30.12.
 s.s. *Harriet*, afg. St. Louis du Rhone 30.12.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Brunbützel 21.12.
 m.s. *Herdis*, pass. Gibraltar 22.12. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Bordeaux 26.12.
 s.s. *Hilda*, pass. Skagen 26.12. vestg.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Danzig 23.12.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Kanalen p. R. t. Kingston 6.1. hjg.
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Venice 4.1.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Port de Pouc 5.1. til Sfax.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Horsens 25.12.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Gibraltar 21.12. til Kingslynn.
 s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 26.12.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Emden 7.1. til Fredericia.

J


s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Emden 21.12.
 m.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Sandhammeren 4.1. p. R. t. Hull.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Rotterdam 13.12.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Rotterdam 6.1. hjg.
 s.s. *Jenny*, pass. Cabocarvoeiro 29.12.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. London 19.12.
 s.s. *Johanne*, ank. Kotka 27.12.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Garston 19.12.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Seattle 29.12.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Djibouti til Colombo 3.1. udg.
 s.s. *Jutta*, pass. Kbhvn. 23.12.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 6.1.

K

s.s. *Karen Toft*, afg. Swansea 7.1.
 s.s. *Kai*, Friis, ank. Danzig 1.1.
 s.s. *Karla*, ank. Grao 27.12.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, ank. Drammen 27.12.
 s.s. *Kinud*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Cardiff 20.12.
 s.s. *Kirsten*, afg. Eastham 22.12.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Sigvardt, ank. Danzig 4.1.
 s.s. *Knud*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, afg. Kbhvn. 2.1.

L

m.s. *Lalandia*, Frederiksen, ank. Bangkok 2.1. udg.
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Sibenic 24.12.
 s.s. *Laura*, i Panama Canalen 31.12.
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Durban 19.12.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Groningen 24.12.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Jaffa 25.12.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Halmstad 5.1.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Castellon 2.1.
 s.s. *Lilian*, afg. Bilbao 26.12.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.
 m.s. *Louisiana*, ank. Rosario 18.12.
 s.s. *Lynæs*, Didriksen, pass. Bornholm 29.12.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
s.s. *Maine*, afg. Danzig 23.12.
s.s. *Maja*, ank. Kotka 29.12.
m.s. *Malaya*, Sørensen, pass. Malta p. R. I. Dunkirk 6.1. hjg.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Lourenzo Marques 28.12. til Østafrika.
s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
s.s. *Maria Toft*, pass. Kbhvn. 4.1.
m.l. *Marie Mærsk*, afg. Venezuela 22.12.
s.s. *Marie*, afg. Casablanca 29.12.
s.s. *Maryland*, afg. Kotka 18.12.
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Vlaardingen 20.12.
m.s. *Mconia*, Frandsen, pass. Vliesingen p. R. I. Southampton 6.1. udg.
s.s. *Minsk*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Moen*, Kbhvn.-Stege-Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

- s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Cardiff 1.1 til Marin.
s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 4.1. til Boulogne.
s.s. *Najaden*, pass. Sandhammeren 21.12.
s.s. *Nancy*, pass. Dungeness 28.12.
s.s. *Nautic*, ank. Valencia 27.12.
s.s. *Nelly*, afg. Kotka 27.12.
s.s. *Neptun*, ank. Immingham 26.12.
s.s. *Nerma*, afg. Malaga 21.12.
s.s. *Nevada*, afg. Rio 26.12.
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Shanghai 26.12.
m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 26.12.
s.s. *Niobe*, pass. Gibraltar 28.12.
m.s. *Nora Mærsk*, afg. Savannah 20.12.
m.s. *Nordbo*, pass. Port Albani 13.12. p. R. I. Liverpool.
s.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Göteborg 24.12.
s.s. *Nordborg*, ank. Casablanca 5.1.
s.s. *Norden*, afg. Demerara 12.12.
m.s. *Nordfarer*, afg. Colon 11.12. til Buenaventura.
m.s. *Nordhavet*, afg. Lissabon 9.12. til New York.
m.s. *Nordhval*, ank. Christobal 20.12.
m.s. *Nordkap*, afg. Rio Janeiro 9.12. til Buenos Aires.
s.s. *Nordlys*, ank. Buenos Aires 16.12.
m.s. *Nordpol*, rapp. 55 m. fra Lands End 5.12. til Demerara.
s.s. *Nordsøen*, pass. Dungeness 22.12.

O

- m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, afg. Randers 1.1.
s.s. *Olga S.*, pass. Gibraltar 16.12. p. R. I. Clyde.
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Alexandria 18.12.
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Barcelona 5.1.
m.s. *Oregon*, ank. Rosario 22.12.
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Aalborg 4.1. til Burntisland.

P

- m.s. *Panama*, Juul Christensen, afg. East London til Sydney 4.1. udg.
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Valencia 4.1. til Antwerpen.
m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Paula*, ank. Valparaiso 27.12.
m.s. *Peru*, Berg, ank. Liverpool 27.12. hjg.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Boston 24.12.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 8.1.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 2.1.

R

- s.s. *Randi*, pass. Gibraltar 29.12.
s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Ghent 24.12.
s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 6.1.
s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

- s.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
m.s. *Sally Mærsk*, afg. Antwerpen 15.12.
s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Danzig 4.1. til Rouen.
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Gdynia 2.1.
s.s. *Sejro*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Siam*, ank. Nakskov 24.11.
s.s. *Signe*, pass. Flamborough Hd. 21.12. p. R. I. Aberdeen.
s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
s.s. *Silkeborg*, ank. Huelva 30.12.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Gibraltar 4.1.
s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
s.s. *Skodsborg*, ank. Port Talbot 5.1.
s.s. *Sleipner*, afg. Kbhvn. 7.1.
s.s. *Slesvig*, Meinertz, afg. Emden 5.1.
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. London 19.12.
s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Ushant 6.1. p. R. I. Danmark.
s.s. *Stadion II*, afg. Bargestad 29.12.
s.s. *Stal*, Larsen, ank. Calcutta 3.1.
s.s. *Stegelborg*, ank. Immingham 5.1.
s.s. *Stella*, ank. New York 21.12.
s.s. *Stjerneborg*, ank. Baltimore 30.12.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Tyne 5.1.
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Preston 27.12.
s.s. *Svanhild*, afg. Boston 26.12.
s.s. *Svanholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Søborg*, ank. Gdynia 30.12.
s.s. *Sonderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sonderjydske Havne.

T

- m.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Melbourne 31.12.
s.s. *Taarholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. New York 6.1.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Memel 7.1. til Hull.
s.s. *Tekla*, ved Valencia Red 17.12.
s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Aarhus 7.1.
s.s. *Tennessee*, afg. Tyne 27.12.
s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Thyra S.*, ank. London 14.12.
s.s. *Tiber*, afg. Klaipeda 4.1.
s.s. *Tjaldur*, i Dok i Helsingør fra 1.1.
s.s. *Tomsk*, i Fart paa Middelhavet.
m.s. *Tonking*, Wolff Jørgensen, pass. Ushant p. R. I. Dakar 7.1. udg.
s.s. *Tove*, afg. København 15.12. til Uuras.
s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Brunshüttelkoog 8.1. p. R. I. Fredericia.
s.s. *Trio*, Svane, ank. Rudkøbing 8.1.
s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, afg. Lissabon 26.12.
s.s. *Tyr*, afg. Stockholm 27.12.

U

- s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Ulla*, ank. Le Havre 4.1.
s.s. *Uranienborg*, pass. Ækvalø 3.1.

V

- s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 5.1.
s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Blyth 25.12.
s.s. *Viborg*, ank. Antwerpen 5.1.
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiølsgaard, ank. Bandholm 5.1.
s.s. *Vidar*, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Viola*, ank. Antwerpen 20.12.
s.s. *Virginia*, afg. Kbhvn. 2.1.
m.s. *Vistula*, afg. Kbhvn. 3.1.

W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 30.12. til Bordeaux.

Y

- s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

- s.s. *Ørneborg*, ank. Beckton 31.12.

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.

Telefon 2070 · 12610

Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 » »SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER
H. HALMØECORT ADELESGADE 8. KØBENHAVN
TELEFON: BYEN 6762 & 4326**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

STEVEDORETelefoner:
537 & 4055**KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

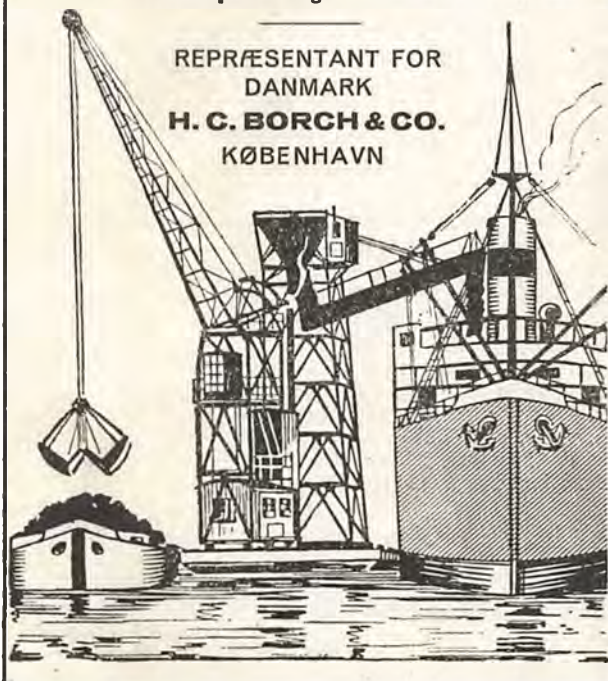
GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkulfra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**
KØBENHAVN**AARHUS**
STEVEDORE COMPAGNIEtableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staaikibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. N.
Telefon: Central 13778.**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter
og Agenter for regelmæssige LinierSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentley.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 8. Januar 1936.

Nr. 1.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „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*.

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

I. Østersøen.

Østersøen. Danmark (fra *Vejnæs 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 *Gilbjærg 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 *Bøgestrømlønden*, excl.: ud for *Gronsvund* 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, Agersø* og *Omsø*, over *SW.-lige Omø-Staalgrund* til den *E.-lige Pynt* af *Onse Vig*).

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

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

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

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

Kattegat med Odense Fjord og Isefjord. Danmark. (Fra *Gilbjærg 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. Ronaldsby excl.). Shetlands Øerne (fra Sumburgh Head, excl.). Island.

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 Trajalgar, incl.). Afrika (fra Kap Spatel, 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 Trajalgar, excl.). Baleariske Øer. Frankrig. Korsika. Sardinien. Italien W.-Kyst (til Kap Spatimento). Sicilien og Øerne mellem denne og Afrika. Italien S.- og E.-Kyst. Adriaterhavet E.-lige Del. Grækenland. Kreta. Ægæiske Hav. Tyrkiel. Sorte Hav og Azovske Hav. Lilleasien. Syrien. Ægypten. Tripolis. Cyrenaiska. Tunis. Algier. Marokko (til Kap Spatel, 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. Australien og Stillehavet.

Asiens E.-Kyst med Japan. Sunda Øerne. Asiens E.-Kyst (fra Bolus Pynt, excl., 103° 30' E. Lgd. til c. 50° N. Br.). Formosa, Filippinerne, Sakhalin (Karafuto). De japanske Øer. Australien. New Zealand. Øerne i Stillehavet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Sidste „Efterretninger for Søfarende“ for 1935 har Nr. 53.

Danmark.

1. (T). København—Rødbyhavn. Oplysning om Brændetid for Luftfyrr.

I Perioden fra 5. Oktober 1935 til 10. Februar 1936 vil nedennævnte Luftfyrr paa Strækningen *København—Rødbyhavn* blive holdt tændt fra Solnedgang til nedenangivne Tidspunkter:

1. *Amager Syd* — Til Kl. 1900.
 2. *Karlstrup, Jernen og Bonderød* — Til Kl. 1800.
 3. *Sjolle, Stuby, Vignæs og Rødbyhavn* — Til Kl. 1730.
- Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/2383 1935.

I. Østersøen.

2. (T). Østersøen. Falsterborev Fyrskib SE. t. E. Vrag afmærket.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Vraget af et Dampskib ligger sunket paa c. $55^{\circ} 15',_2$ N. $12^{\circ} 54',_3$ E., c. $4\frac{3}{4}$ Sm SE. t. E. for *Falsterborev* Fyrskib. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 40 m og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt c. 80 m S. t. W. for Vraget. En af Vragets Master belyses med en hvid Lanterne, der saavidt muligt vedligeholdes.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/1181 1935.

3. Sverige. Løbet til Nyköping. Örsbaken Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/55. Stockholm 1936.)

Lystønden *Örsbaken* paa c. $58^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 08'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

4. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Fyrskibet Svenska Björn midlertidig ombyttet med Reservefyrskib.

(U. f. s. Nr. 46/3174. Stockholm 1935.)

Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. $59^{\circ} 35',_5$ N. $19^{\circ} 56',_0$ E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede, men Reservefyrskibet afgiver ikke Undervandstaagesignaler.

(E. f. S. Nr. 48/2776 1935.)

5. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib. Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres. Fyrkarakter forandres.

(U. f. s. Nr. 31/2205. Stockholm 1935.)

I. I Begyndelsen af 1936 vil der ombord i Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. $59^{\circ} 35'$ N. $19^{\circ} 56'$ E. blive oprettet et Radiofyr, som følger:

Bølgelængde: $306,5$ kc/s (979 m). Tonefrekvens: 535 pr. Sek. Rækkevidde: 60 Sm. Signalet bliver:

1. Bogstaverne BN afgivet 2 Gange.....	12,7 ^s .
2. Pause.....	1,3 ^s .
3. 14 Stregor af 1 Sek. Varighed med 0,3 Sek. Pause mellem Stregerne.....	17,9 ^s .
4. Pause.....	0,3 ^s .
5. En lang Streg.....	11,0 ^s .
6. Pause.....	1,3 ^s .
7. Bogstaverne BN afgivet 1 Gang.....	5,5 ^s .
8. Pause.....	10,0 ^s .
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6^m, begyndende ved det 2^m, 8^m, 14^m o. s. v. af hver Time.

Klart Vejr: 2 Gange hver halve Time, begyndende ved det 20^m og 26^m samt ved det 50^m og 56^m.

Radiosignalet afgives ikke i den Tid, Fyrskibet er i Forbindelse med *Vaxholm* Kystradiostation.

II. Det nuværende Undervandstaagesignal inddrages.

III. Lufttaagesignalet forandres til Signal med Luftmembran, Et-Stød hver 30^s, Stødets Varighed 9^s.

IV. Samtidig med ovennævnte Forandringer vil Fyrkarakteren blive forandret til hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 8^s.
(E. f. S. Nr. 32/1904 og 42/2431 1934. Kort Nr. 268.)

6. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. 65° 08' N. 22° 20' E. er inddraget for Vinterperioden.

7. Finland. Bottniske Bugt. Tankar Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 36/1062. Helsingfors 1935.)

Tankar Fyr paa c. 63° 57' N. 22° 51' E. er slukket for Vinterperioden.

8. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila. Gamlakarleby. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 36/1063. Helsingfors 1935.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Tankar övre c. 63° 57' N. 22° 51' E. *Tankar nedre*.

9. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila. Gamlakarleby. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 36/1064. Helsingfors 1935.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Trutklippan övre c. 63° 54' N. 23° 02' E. *Trutklippan nedre*. *Hungerberg*. *Yxpila vågbrytare*. *Frimodigsgrund*. *Yxpila övre*. *Yxpila nedre*.

10. Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 36/1061. Helsingfors 1935.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Rummelgrund c. 63° 45' N. 22° 35' E. *Bredkällan*. *Borgmästargrund*. *Hällö*. *Alholmen övre*. *Alholmen nedre*.

11. Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 36/1059. Helsingfors 1935.)

Fyrskibet *Storkallegrund* paa c. 62° 40' N. 20° 39' E. er inddraget for Vinterperioden.

12. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Kalvholm (Vasikkasaari) Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 36/1057. Helsingfors 1935.)
Lysvinklerne i *Kalvholm* Fyr paa c. 60° 09' N. 25° 02' E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Grønt Lys med En-Formørkelser i Pej. fra c. 87° til c. 115°.
 2. Afvekslende hvidt og rødt Lys i — - c. 115° - c. 119°.
 3. Rødt Lys med En-Formørkelser i — - c. 119° - c. 127°.
 4. Grønt — — — i — - c. 127° - c. 137°.
 5. Afvekslende hvidt og rødt Lys i — - c. 137° - c. 143°.
 6. Rødt Lys med En-Formørkelser i — - c. 143° - c. 151°.
- Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 276.)
13. **Finland. Finske Bugt. Kotka Havn. Norskivi Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 36/1056. Helsingfors 1935.)
Norskivi Fyr paa c. 60° 29' N. 26° 59' E. er atter tændt og i Orden. Fyret viser rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,4^s, Mørke 1,6^s. Flammens Højde: 6 m. Fyret lyser hele Horisonten rundt.
(E. f. S. Nr. 44/2565 1935.)
14. **(T). Polen. Danzig Bugt. Gdynia Red. Vrag afmærket.**
(N. f. S. Nr. 1/2. Berlin 1936.)
En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, er udlagt c. 100 m N. for Vraget af Dampskibet *Otto Alfred Miller*, som ligger sunket paa c. 54° 32',₅ N. 18° 35',₈ E.
15. **Tyskland. Rügenwaldermünde. Dybde atter normal.**
(N. f. S. Nr. 1/81. Berlin 1936.)
Dybden i Havneindløbet til *Rügenwaldermünde* er atter normal. c. 54° 26',₅ N. 16° 22',₆ E.
(E. f. S. Nr. 51/2958 1935.)
16. **(P). Tyskland. Adlergrund. Vraglystønde inddrages. Advarsol.**
(N. f. S. Nr. 52/5485. Berlin 1935.)
I Løbet af Januar 1936 vil Vraglystønden paa c. 54° 47' N. 14° 22' E., ved Vraget af Dampskibet *Norden*, blive permanent inddraget.
Opmærksomheden henledes paa, at det paa Grund af de ringe Vanddybder er farligt at sejle hen over *Adlergrund*.
(Kort Nr. 262, 280 og 269. Danske Lods, Side 441.)
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.
17. **Danmark. Sundet. Kronborg Vinkelfyr. Lysvinkler forandret.**
Den N.-lige grønne Lysvinkels Begrænsningslinie i *Kronborg* Vinkelfyr paa c. 56° 02' N. 12° 38' E. er drejet 6° E. over, saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
- | | |
|--|-------------|
| 1. Som før. | 6. Som før. |
| 2. — | 7. — |
| 3. — | 8. — |
| 4. Grønt i Pej. fra c. 158° til c. 194°. | 9. — |
| 5. Hvidt i — - c. 194° - c. 317°. | 10. — |
- (E. f. S. Nr. 51/2961 1935. Kort Nr. 312, 210, 278 og 211. Fyr-Fort. Nr. 1216.)
18. **(T). Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N. Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.**
I Anledning af Bygningen af en Kloakledning N. for *Skovshoved* Havn er der midlertidig udlagt to Tønder, som følger:
- a. En Spidstønde, graa foroven og rød forneden og forsynet med rødt Flag, paa 55° 45' (48") N. 12° 37' (39") E., c. 1600 m fra Kysten.
 - b. En Spidstønde, rød foroven og graa forneden og forsynet med hvidt Flag, paa 55° 45' (48") N. 12° 37' (44") E., c. 1700 m fra Kysten.

Til Hjælp ved Arbejdet paa Kloakledningen vil der i Afstandene c. 100 m, 500 m, 900 m, 1300 m og 1800 m fra Land blive rammet to Pæle tæt ved hinanden foroven forbundne med et Tværaag. Det yderste Aag vil blive staaende under hele Udførelsen, medens de andre efterhaanden under Gravearbejdet vil blive fjernet. Senere ved Lægning af Rørene vil de blive erstattet med andre Pæle med 10—15 m Afstand, der delvis fjernes, efterhaanden som Lægningen af Rørene skrider frem.

De ovenfor nævnte Pæleaag rækker c. 2 m over daglig Vande og forsynes med Mærkepæl. Hvert af Pæleaagene vil om Natten blive afmærket med en klar Lanterne, medens senere, naar Pæleaagene er erstattet med andre Pæle med 10—15 m Afstand, kun den yderste af disse vil blive afmærket med en klar Lanterne.

Ramningen af Pælene er paaabegyndt.

Yderste Pæleaag: $55^{\circ} 45' (48'') \text{ N. } 12^{\circ} 37' (53'') \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 21/1261 og 22/1370 1935. Kort Nr. 285, 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 261.)

19. 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 Cylinder	— — — <i>Middelgrunds Fort</i> .
Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle	— — — <i>Flakfort</i> .
Cylinder, Kugle, Kugle	— — — <i>Dragør Fort</i> .
Cylinder, Kugle, Cylinder	— — — <i>Kongehunds 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 om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, 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. $55^{\circ} 43\frac{1}{4}' \text{ N. } 12^{\circ} 40\frac{1}{4}' \text{ E.}$ *Dragør Fort*: c. $55^{\circ} 35\frac{1}{4}' \text{ N. } 12^{\circ} 41' \text{ E.}$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/4 1935.

(Danske Lods, Side 272.)

20. (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. $55^{\circ} 40',5 \text{ N. } 12^{\circ} 35',5 \text{ E.}$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/32 1934.

21. (T). Danmark. Sundet. Kongedyb. Provsten Fort. Oliehavn under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.

Paa S.-Siden af *Provsten Fort* er for Tiden en Oliehavn under Bygning. — En Rende med 8 m Vand er udgravet fra tæt N. for Lys- og Klokketønden *Provsten* paa c. $55^{\circ} 41' \text{ N. } 12^{\circ} 39' \text{ E.}$ i SW.-lig Retning ind til Fortet. Til Vejledning for Sandpumperne er Renden paa N.-Siden afmærket med 2 røde Stager og paa S.-Siden med 2 hvide Stager.

Samtidig er en Dæmning under Bygning fra Land ud til Fortet, i hvilken Anledning al Sejlads W. om Fortet er forbudt.

Paa Grund af Arbejder er indtil videre al Sejlads forbudt mellem Fortet og Lys- og Klokketønden *Provsten*.

En grøn Spidstønde er udlagt paa $55^{\circ} 40' (41'') \text{ N. } 12^{\circ} 38' (48'') \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 34/2057 1935 og 47/2767 1935. Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 271 og 276. Søm.-Fort. Side 43, Nr. 10 A. Havnelods, Side 116.)

22. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.

Naar Skydning fra *Mosede Batteri* finder Sted, vises fra Batteriet om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, 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. 1/5 1935.

(Danske Lods, Side 284.)

23. 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.

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 1936:

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

Fra den 2. Januar til 22. December hver Søndag 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.)

24. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.

Den hvide Stage med 1 Halmvisk paa $55^{\circ} 07'$ ($14''$) N. $12^{\circ} 14'$ ($48''$) E., ved S.-Siden af Renden, er paa Grund af Tilsanding flyttet N. efter til tæt S. for Fyrlinien, saaledes at Løbets Bredder paa dette Sted for Tiden kun er 55 m.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 18/995 1934.

(Kort Nr. 301. Søm.-Fort. Side 78, Nr. 3.)

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

Ved Opmaalingen den 6. December d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,0 m i E.-Siden af Renden, 6,4 m i Midten af Renden og 4,5 m i W.-Siden af Renden. c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 50/2889 1935.

26. 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 om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, 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. 1/7 1935.

(Danske Lods, Side 541 og 525.)

27. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Midlertidig Gennemsejlingsaabning.

Gennemsejlingsaabningen ligger i N.-Kant af *Bogø* hvide Fyrvinkel mellem Pille Nr. 19 beliggende paa $54^{\circ} 58' (07'')$ N. $11^{\circ} 53' (29'')$ E. og Pille Nr. 21, der ligger c. 116 m sydligere.

Paa E.-Enden af Pille 19 er anbragt 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 er anbragt 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 er anbragt 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 er anbragt en hvid Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen opad samt et fast Fyr, der viser grønt Lys W.-efter.

I Pille 19 er installeret en Taagesirene, der giver To-Stød hver 30^s.
(E. f. S. Nr. 49/2736 1934. Kort Nr. 301. Se Afsnit XI, E. f. S. Nr. 1/91 1936.)

28. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bogø Fyr forandres. Sømærket Storstrøm flyttes.

I. *Bogø* Fyr paa $54^{\circ} 56' 10''$ N. $11^{\circ} 59' 54''$ E. er blevet elektrificeret. Fyrkarakteren er uforandret. Lysevnen er forhøjet til følgende: Hvidt Lys 18 Sm, rødt Lys 15 Sm og grønt Lys 13,5 Sm.

I Februar Maaned 1936 ændres Lysvinklerne, saaledes at den hvide Lysvinkel indsnævres til at lyse mellem *Storstrømsbroens* Piller Nr. 21 og Nr. 23. Lysvinklerne bliver herefter:

1. Grønt i Pej. fra c. 109° til $115\frac{1}{3}^{\circ}$.
2. Hvidt i — — $115\frac{1}{3}^{\circ}$ til $116\frac{2}{3}^{\circ}$.
3. Rødt i Pej. fra $116\frac{2}{3}^{\circ}$ til c. 122° .

Skæringslinien mellem hvidt og grønt kommer herved til at ligge N. for 4,8 m Pullen, der ligger c. 80 m NW. t. N. for Sømærket *Storstrøm* (hvid Stumtønde med 2 nedadvendte Koste), E. for *Storstrømsbroen*.

II. Den hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste, *Storstrøm* paa $54^{\circ} 57' 42''$ N. $11^{\circ} 54' 11''$ E. flyttes c. 80 m i Retning NW. t. N., saaledes at den viser klar af den i (I) nævnte 4,8 m Pulle.

(E. f. S. Nr. 17/1024, 26/1571, 43/2505 og 44/2574 1935. Kort Nr. 301, 299, 291, 279 og 280. Danske Lods, Side 537 og 539. Fyr-Fort., Nr. 665. Søm.-Fort. Side 81, Nr. 31 A.)

29. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Havn. Oplysning om Broer. Bolværk spærret.

I Anledning af Bygningen af *Storstrømsbroen* er der opført en ny Jernbanebro og en midlertidig Bro fra *Masnedsund* til *Masnede* henholdsvis c. 90 m og 75 m W. for den gamle Jernbanebro, der er under Reparation efter Paasejling; Gennemsejlingsaabningen er dog i Orden. Der tilraades stor Forsigtighed ved Passage af Broerne. Den midlertidige Bro vil blive fjernet i Løbet af Januar 1936. Bolværket W. for den gamle Jernbanebro er spærret for Trafik.

Masnedsund Havn: c. $54^{\circ} 59',8$ N. $11^{\circ} 53',7$ E.
(E. f. S. Nr. 27/1687 1933. Kort Nr. 301, 291, 299 og 279. Havnelods, Side 127.)

30. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.

Bygningen af de nye, ydre Molehoveder ved *Karrebæksminde* Havn er omtrent færdig. Af den N.-lige Mole er en Strækning paa godt 100 m fra Molehovedet og ind mod Land omtrent færdigbygget, og af den S.-lige Mole er c. 350 m færdig — regnet fra Molehovedet og ind efter.

De ydre Molehoveder er begge om Natten afmærket med en klar Lanterne, og Inderenden af den færdigbyggede Del af den N.-lige Mole er ligeledes afmærket med en klar Lanterne. Med stærk Kuling mellem S. og W. kan Lanterneerne paa de ydre Molehoveder ikke forventes at være tændte.

Indsejlingen til Havnen foregaar indtil videre N. om den færdigbyggede Del af den nye N.-lige Mole og mellem denne og Land.

c. $55^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ N. $11^{\circ} 38\frac{1}{2}'$ E.
(E. f. S. Nr. 29/1768 og 39/2290 1935. Havnelods, Side 91.)

31. (P). Danmark. Store-Bælt. Knudshoved. Taagesignal flyttes tilbage til Anlægsmolen.

Den 20. Januar 1936 eller snarest derefter vil den til Forsøg i Nærheden af *Knudshoved* Vinkelfyr anbragte Nautofon blive flyttet tilbage til sin oprindelige Plads paa Hovedet af *Knudshoved* Anlægsmole paa $55^{\circ} 17' 36''$ N. $10^{\circ} 51' 35''$ E. Taagesignalet bliver uforandret, En-Tone hver 30^s. Klokkesignalet paa Anlægsbroen vil blive bibeholdt som Reserve for Nautofonanlægget.

(E. f. S. Nr. 44/2551 1934. Fyr-Fort. Nr. 330.)

32. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ifølge Indberetning er Dybden i Baakelinien i *Klørdyb* nu 3,8 m.

Klørdyb S. Klokketønde: c. $54^{\circ} 50',8$ N. $10^{\circ} 33',1$ E.

(E. f. S. Nr. 50/2892 1935. Kort Nr. 297. Danske Lods, Side 547 og 565. Havnelods, Side 126.)

33. 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.

Ihvorvel 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 hejsets 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. 1/9 1935.

(Danske Lods, Side 345.)

34. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring.

Dampskibet *British Scout* rapporterer den 10. Januar 1934 at have tøret imod en Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 33',8$ N. $9^{\circ} 47',9$ E., c. $\frac{3}{4}$ Sm 235° fra den røde Spidstønde med opadvendt Kost, *Skanseodden*. — Stedet vil blive nærmere undersøgt.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 6/352 1934.

35. (T). Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Tilsanding.

I *Assens* Havns nordre Havnebassin og i Indløbet til Havnen er sket en Tilsanding, saaledes at Dybden flere Steder kun er $6\frac{1}{2}$ m i Stedet for de normale 7 m.

c. $55^{\circ} 16'$ N. $9^{\circ} 53'$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 26/1573 1935.

(Havnelods, Side 28.)

36. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.

Ved de militære Skarpskydningsøvelser paa Skydeterrænet ved *Halk* vil det være forbundet med Livsfare at besejle det Vandareal, der er beliggende mellem følgende Linier:

Mod Vest: En Linie i Retning N.—S. over *Viktoria* Badehotel. (*Kelstrup*).

Mod Øst: En Linie i Retning N.—S. over E.-Kant af *Bolet* Skov.

Mod Syd: En Linie i Retning E.—W. over *Sønderballe*.

Til Advarsel for Fartøjer mod at komme ind i den under Skydningen ovennævnte farlige Del af Farvandet anvendes følgende Signaler:

Ved Skydning med Gevær, Rekylgevær og Maskingevær: Paa en Signalmast i den NE.-lige Del af Skydeterrænet paa c. $55^{\circ} 10',6$ N. $9^{\circ} 38',8$ E. hejses en Kurveballon.

Ved Skydning med Morter (Fodfolksskyts): Paa Signalmasten hejses 1 rødt Flag med hvid Spuns eller 1 Ballon med et, to eller tre røde Flag med hvid Spuns.

Signalerne hejses en Time før Skydningen begynder.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/2078 1935.

(Danske Lods, Side 369.)

- 37. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.**
 Skarpskydningsøvelser afholdes fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. 54° 58',₆ N. 9° 45',₉ E.).
 Skydefeltets Grænser er:
 Mod Øst: E.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne—Kysten ved *Sandvig S.* for *Brandsbøl*.
 Mod Vest: W.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Snogbæk Hage*—Kysten ud for *Lusig Skov*.
 En Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa hver af de to Flagmaster paa *Arnkilsøre*.
 Umiddelbart før Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at der skydes, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon (Kurvekugle).
 Efter hver Skydnings Afslutning eller ved længere, midlertidige Standsninger nedhales Ballonerne som Tegn paa, at der ikke skydes.
 Passage af Fartøjer gennem Skydefeltet er tilladt hele Tiden, men det er forbudt at ankre eller drive Fiskeri i Skydefeltet, naar der skydes.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/2781 1935.
 (Danke Lods, Side 376.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 38. Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.**
 Naar Skydning fra *Lynæs Batteri* finder Sted, vises fra Batteriet om Dagen international Talstander „7“ og om Natten 3 røde Lanterner lodret for hinanden, 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. 1/10 1935.
 (Danke Lods, Side 198.)
- 39. (P). Danmark. Kattegat. Schultz Grund Fyrskib W. Undervandshindring.**
 Et Dampskib med et Dybgaende af 8,₅ m rapporterer at have tøret en Undervandshindring paa c. 56° 08',₇ N. 11° 08',₇ E., c. 1½ Sm 260° fra *Schultz Grund Fyrskib*. — Stedet vil blive nærmere undersøgt.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/2783 1935.
- 40. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klintebjærg—Odense Kanal. Afmærkning midlertidig i Uorden.**
 Paa Grund af Oprensning af en Del af Sejlløbet til *Odense* vil Afmærkningen paa Strækningen fra *Klintebjærg* til Enden af Kanalen i c. 2 Maaneder ikke være helt fuldstændig, idet enkelte Sømærker vil blive fjernet og atter udlagt efterhaanden som Oprensningen skrider frem.
Klintebjærg: c. 55° 28',₆ N. 10° 27',₅ E.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/2659 1935.
- 41. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret. Advarsel.**
 Foranlediget ved, at der ved *Aarhus Havn* for Tiden bygges en ny Bølgebryder, som udgaar fra Østre Molearm fra et Punkt 300 m Syd for dennes nordlige Ende, som bygges i 6 Flugter, og hvis nordligste Ende — Molehovedet — skal ligge 20 m Øst for Ydersiden af Østre Molearms Hovedflugt i en Afstand af c. 430 m fra denne Flugts nordlige Ende — 56° 09' (40") N. 10° 14' (05") E. — meddeles følgende:
 1. Under Bygningen, der er paabegyndt fra Syd, vil den til enhver Tid yderste (nordligste) Ende af Bølgebryderen, der indtil videre kun rager c. ½ m op over D. V., om Natten være afmærket med en klar Lanterne, der anbringes c. 4 m fra Yderenden i c. 4 m Højde.
 Den 1. Januar 1936 var Underbygninger for de to sydligste Flugter af Bølgebryderen anbragt paa Plads.

2. Underbygningen for Molehovedet, en 19 m lang og 15,3 m bred Jernbeton-sænkekasse, der rager c. $\frac{1}{2}$ m op over D. V., er anbragt paa sin Plads og afmærket med en Lanterne i c. 4 m Højde, der viser Gruppeblink, To-Blink hver 10^s. rødt imellem Pejlingerne 124° og 34° og grønt imellem Pejlingerne 34° og 124°.

3. Endvidere er der paa Sænkekassen for det nye Molehoved anbragt en Taagesirene, der afgiver Taagesignal med Et-Stød hver 30^s. Skulde Sirenen af en eller anden Grund svigte, vil der blive udlagt en Bugserbaad i Nærheden af Sænkekassen for med Dampfløjten at give samme Signal som Sirenen.

To Telegrafbaaker er anbragt paa Østre Molearm til Afmærkning af det Søkabel, som fra Molearmens nordøstre Hjørne er ført ud til det nye Molehoved. Det er forbudt at ankre over dette Søkabel.

Taagesirenen paa det gamle Østre Molehoved er sat ud af Funktion.

4. For at begrænse et Vandomraade, hvor der af Hensyn til Udvidelsesarbejderne er opført 2 Undervandsbeddinger, er der c. 60 m fra Østre Molearms Vestsida og c. 80 m N. for Enden af Østre Molekaj paa 56° 09' (20") N. 10° 13' (41") E. rammet en Duc d'Albe, der er afmærket med en klar Lanterne i en Højde af 2,5 m over daglig Vandstand.

5. Farvandet mellem den under 2) nævnte Sænkekasse og den gamle Bølgebryders N.-Ende er efter Sænkekassens Anbringelse spærret for al Sejlads. Vandarealet, der begrænses af en Linie fra den under 4) nævnte Duc d'Albe og den N.-lige Ende af Østre Molekaj og en Linie gennem Duc d'Alben vinkelret paa Østre Molearm er ligeledes spærret for al Sejlads.

Paa og udenom det Sted, hvor den nye Bølgebryder ved Østre Molearm bygges, er der til Fortøjning af Fartøjer, som losses Sand i den udgravede Rende, mens Bygningen af Bølgebryderen staar paa, udlagt Fortøjningsgrejer, som er afmærket med Bøjer.

Det paagældende Areal ligger indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

a. Fyret paa Østre Molehoved.

b. 56° 09' (47") N. 10° 14' (03") E.

c. 56° 09' (42") N. 10° 14' (22") E.

d. 56° 09' (16") N. 10° 14' (01") E. og herfra vinkelret ind paa Østre Mole.

For at holde sig klar af dette Areal samt for at undgaa at paasejle det under Bygning værende Arbejde — de ny udsatte Sænkekasser vil kun rage c. $\frac{1}{2}$ m op over daglig Vandstand — tilraades det Skibe, der kommer Syd fra, at søge op i Ledefyrinlien i god Tid, inden Havnen Red naas.

(E. f. S. Nr. 34/2022 og 50/2944 1935. Kort Nr. 252, 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 161 og 167. Havnolods, Side 21. Fyr-Fort. Nr. 162 A.)

42. Danmark. Kattogat. Tangen E. Sten findes ikke.

Stenen med c. 2,5 m Vand, der var rapporteret at ligge paa c. 56° 36',₂ N. 10° 54',₀ E., c. 1,4 Sm NW. t. W. for den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste *Tangen E.*, er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 40/2380 1935. Kort Nr. 247 og 211.)

43. Danmark. Kattogat. Tangen NW. Lystønde atter tændt.

Lystønden *Tangen NW.* paa c. 56° 38' N. 10° 34' E. er atter tændt og i Orden. (E. f. S. Nr. 53/3093 1935.)

44. Danmark. Kattogat. Egense S. Skydeplads.

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

Hver Søgnedag i Perioden..... $\frac{1}{6}$ — $\frac{15}{8}$.

— — — — —..... $\frac{8}{9}$ — $\frac{26}{9}$.

Indtil 10 Dage inden for Tidsrummet..... $\frac{1}{10}$ —1935 til $\frac{1}{6}$ 1936.

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

Til Vejledning og Advarsel for Søfarende vil der, naar Skydning finder Sted, være hejst 3 Balloner i Afspærringsomraadet: a) een Ballon paa 56° 56' (27") N. 10° 16' (06") E., b) een Ballon c. 600 m 84° fra (a), c) een Ballon c. 500 m 113° 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. 1/11 1935.

(Danske Lods, Side 145.)

45. (T). Danmark. Limfjorden. Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg. Gennemsejlingsaabning midlertidig formindsket. Tider for Gennemsejling.

1. Som Følge af Paasejlingen af Jernbanebroen over *Limfjorden* ved *Aalborg* er Gennemsejlingsaabningens Bredde midlertidig indskrænket til 12,8 m.

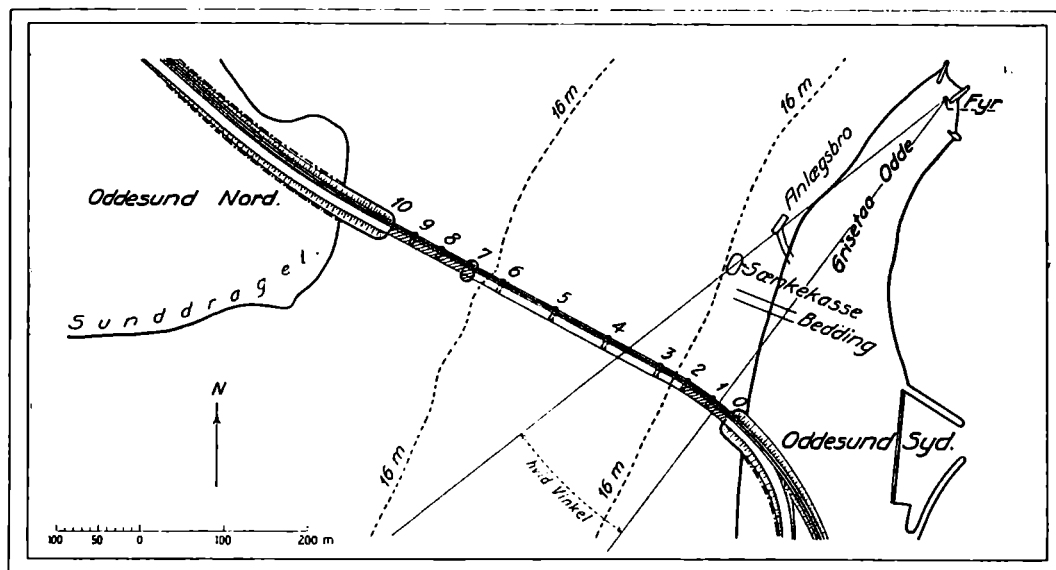
2. Aabningstiderne for Gennemsejling gennem Jernbanebroen er atter normale, dog skal al Sejlads gennem Broen indtil videre foregaa gennem det S.-lige Sejlløb.
c. 57° 03' N. 9° 56' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 9/535 1935.

46. Danmark. Limfjorden. Odesund. Bro under Bygning. Advarsel.

Broen maa regnes at være fort ud fra Land paa begge Sider omtrent til 16 m Kurverne, jfr. Kortskitsen. Mellem nævnte Kurver og Land kan Sejlads fremtidig ikke finde Sted.

Sejladsen henvises til Sejlløbet mellem 16 m Kurverne, hvor der dog efterhaanden i den kommende Tid vil blive opført fire Bropiller 3—4—5 og 6.



I Øjeblikket er Pillerne 2 og 7 om Natten afmærket med en klar Lanterne i hver Ende, og samme Afmærkning vil blive foretaget af de kommende Bropiller i Sejlløbet. Der vil blive arbejdet med Uddybningsmaskine og Rambuksflaade beliggende med Sidefortøjninger. Saadanne Fartøjer vil være afmærket Dag og Nat i Henhold til: „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5 (se Havnelods, Side 9).

Ved *Grisetaaodde* c. 160 m N. for Broelinien maa det paaregnes, at der i samme Tidsrum henligger en Jernbetonsænkekasse under Viderebygning (jfr. Kortskitsen). Sænkekassen vil om Natten være afmærket med to hvide Lys.

Brostedet skal passeres med Agtpaagivenhed.

c. 56° 34',6 N. 8° 33',7 E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af Nr. 36/2107 1935.

(Kort Nr 250. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 146.)

47. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,2 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 5,4 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,3 m, i *Svaneholm Løb*: 1,5 m og i *Kobberø Løb*: 3,0 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,2 m Dybde over *Havrevlen* og 5,4 m i *Svaneholm Fyrlinie* og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

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

62. (P). Frankrig. Bourg d'Ault. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 52/2950. Paris 1935.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Bourg d'Ault* Fyr paa c. $50^{\circ} 06',3$ N. $1^{\circ} 27',3$ E. blive forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$. Synsvidde: 18 Sm for hvidt og 14 Sm for rødt Lys. Iøvrigt uforandret.
63. (T). Frankrig. Saint-Malo. Dodehal Baake forsvunden.
(A. a. N. Nr. 52/2952. Paris 1935.)
Dodehal Baake paa c. $48^{\circ} 39',9$ N. $2^{\circ} 01',8$ W. er forsvundet.
64. Frankrig. Ile de Sein. Ar Guèveur. Taagesignal oprettet.
(A. a. N. Nr. 52/2948. Paris 1935.)
Ved *Ar Guèveur* er paa c. $48^{\circ} 02',0$ N. $4^{\circ} 51',1$ W., S. for *Ile de Sein*, oprettet et Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver 10^s , Stød $2,5^s$, Pause $7,5^s$.
(E. f. S. Nr. 38/2123 1935.)
65. Frankrig. Ile de Sein. Pointe Nord Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 52/2951. Paris 1935.)
Pointe Nord Fyr paa c. $48^{\circ} 02',6$ N. $4^{\circ} 52',1$ W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 25^s , Blink $0,2^s$, Mørke $2,8^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $2,8^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $2,8^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $15,8^s$. Synsvidde: 29 Sm. Iøvrigt uforandret.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

66. Island. Faxaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.
(A. f. s. Nr. 6/9. Reykjavík 1935.)
En engelsk Trawler er sunket paa *Reykjavík* Red mellem *Engey* og *Lauganes* tæt W. for *Ytri Skarfaklettur*, 500 m 352° fra *Lauganes* Hospital i $14,5$ à 15 m Vand. Mindste Dybde over Vraget er c. 6 m ved Springtids Lavvande.
En grøn Tøndeboje er udlagt 75 m W. for Vraget.
c. $64^{\circ} 09',5$ N. $21^{\circ} 53',5$ W.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1899 1935.
67. Island N.-Kyst. Skagafjörður. Málmeý S. Løb over Rev ufarbart.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen, Reykjavík 21. December 1935.)
Det 3 m dybe Løb over den S.-lige Del af Revet mellem *Málmeý* og *Thórdarhofdi* er under et Uvejr blevet helt spærret, saaledes at det er ufarbart. Der findes nu ingen Passage over Revet. De 3 Varder S. for *Lónkot*, der tjente som Ledemærker for Sejladsen gennem 3 m Løbet, forbliver foreløbig staaende.
Lónkot Bagvarde: $65^{\circ} 59'$ ($52''$) N. $19^{\circ} 23'$ ($14''$) W.
(E. f. S. Nr. 10/640 og 37/2192 1933. Kort Nr. 212, 254, 270 og 239. Islandske Lods Side 125.)
68. (T). Island. Fáskrúðsfjörður. Hafnarnes Fyr midlertidig slukket.
(A. f. s. Nr. 6/8. Reykjavík 1935.)
Hafnarnes Fyr paa c. $64^{\circ} 52'$ N. $13^{\circ} 46'$ W. er i Uorden og brænder ikke foreløbig.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1900 1935.
69. (P). Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki Grund fundet.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen. Reykjavík 1933.)
Det islandske Fyrvæsen meddeler, at Grunden *Bræðrabreki* rimeligvis eksisterer og antagelig ligger paa c. $63^{\circ} 22',0$ N. $22^{\circ} 28',2$ W. Grunden vil blive nærmere eftersøgt.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/2593 1933.
(E. f. S. Nr. 21/1037 1930. Kort Nr. 314, 322, 226, 270 og 239. Islandske Lods. Side 187.)

70. Frankrig. Port Navalo. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 52/2949. Paris 1935.)

Fyret paa E.-Siden af Indløbet til *Morbihan* paa c. $47^{\circ} 32',9$ N. $2^{\circ} 55',1$ W. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 12^s . Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$.
(E. f. S. Nr. 50/2917 1935.)

71. Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens-Perrins. Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 52/2953. Paris 1935.)

Les Chiens-Perrins Fyr paa c. $46^{\circ} 43',6$ N. $2^{\circ} 24',6$ W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 51/2984 1935.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

72. Frankrig. Agde. Radiopejlstation nedlagt.

(N. t. M. Nr. 15. London 1936.)

Radiopejlstationen paa c. $43^{\circ} 17'$ N. $3^{\circ} 31'$ E. er nedlagt.

73. Korsika. Les Moines. Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 52/2954. Paris 1935.)

Les Moines Fyr paa c. $41^{\circ} 26',8$ N. $8^{\circ} 54',0$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 53/3077 1935.)

74. Ægæiske Hav. Strongylo. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2230. London 1935.)

Paa $36^{\circ} 56' 22''$ N. $24^{\circ} 57' 37''$ E. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: 51 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 300° til 182° .

75. Ægypten. Port Said Anduvning. Lystønder forandret.

(N. t. M. Nr. 16. London 1936.)

1. Lystønden paa $31^{\circ} 19' 18''$ N. $32^{\circ} 21' 44''$ E. viser nu grønt Et-Blink.
2. Lystønden c. $0,34$ Sm 128° fra (1) viser nu rødt Et-Blink.

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

76. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Fyrskib genudlagt.

(N. t. M. Nr. 2240. London 1935.)

Shatt-al-Arab Fyrskib paa c. $29^{\circ} 36'$ N. $48^{\circ} 50'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 46/2708 1934.)

77. Persiske Bugt. Khor Musa Fairway. Afmærkning forandret. Oplysning om Lods.

(N. t. M. Nr. 2225. London 1935.)

Den sorte Spidstønde paa c. $29^{\circ} 52'$ N. $49^{\circ} 12'$ E. er ombyttet med en sort Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s .

Lodser vil borde Skibene i Nærheden af ovennævnte Lys- og Fløjtetønde.

78. Ceylon W.-Kyst. Colombo Anduvning. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 2227. London 1935.)

1. Den sorte Kugletønde ved *Galua* eller *Drunken Sailor Rock*, c. $0,68$ Sm 252° fra Klokketaarnsfyret, er ombyttet med en rød Spidstønde. c. $6^{\circ} 56'$ N. $79^{\circ} 50'$ E.
2. Den røde Kugletønde ved *Pala Gala* eller *Tartar Rock*, c. $0,7$ Sm 314° fra Klokketaarnsfyret, er ombyttet med en rød Spidstønde med Stage med kegleformet Topbetegnelse.
3. *Ona Gala* Lystønde paa c. $6^{\circ} 59'$ N. $79^{\circ} 50'$ E. er malet sort. Iøvrigt uforandret.
4. Den røde Spidstønde c. $1,6$ Sm N. for (3) er ombyttet med en sort Stumpetønde.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

79. **Kina. Yang-tze Floden Munding. Tung-chow Channel. Grund.**
(N. t. M. Nr. 210. Shanghai 1935.)
Grunden paa N.-Siden af Løbet mellem *Plover* og *Reach Buoys* har udvidet sig S. over. Dybden paa c. 31° 48' N. 120° 57' E., 2,62 Sm 324° fra *Hsi-chow (Plover Point)* Baake, er nu 6,1 m. Stedet bliver nærmere opmaalt.
80. **Korea E.-Kyst. Chosendo Byochi. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2235. London 1935.)
Paa c. 38° 45' N. 128° 12' E., 0,16 Sm 104° fra *Pon-o-Pen* Triangulationsmærke, er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s. Flammens Højde: 82 m. Synsvide: 20 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
81. **Stillehavet. Chatham Islands. Cape Pattisson NE. Skær.**
(N. t. M. Nr. 2228. London 1935.)
Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa c. 43° 44' S. 176° 47' W., 1,0 Sm 63° fra *Cape Pattisson*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

82. **Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.**
Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“ er oprettet i:
København — Havnekontoret.
Aarhus — Havnemesterens Kontor.
Følgende Efterretninger findes til Gennemsyn:
Norske, Svenske, Finske, Polske, Tyske, Danske, Belgiske, Engelske, Franske, Italienske, Japanske og U. S. A.

„Efterretninger for Søfarende“ sendes til følgende Centralsteder i Udlandet:

Bergen, Oslo, Göteborg, Malmö, Stockholm, Helsinki, Tallinn, Riga, Gdynia, Lübeck, Holtenau (bei Kiel), Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Ostende, Newcastle-on Tyne, Hull, London, Southampton, Bristol, Cardiff, Swansea, Liverpool, Glasgow, Belfast, Dublin, Cork, Cobh, Le Havre, Bordeaux, Bilbao, Lissabon, Gibraltar, Huelva, Malaya, Barcelona, Genua, Livorno, Napoli, Palermo, Split, Piræus, Saloniki, Port Said, Alexandria, Casablanca, Funchal, Santa Cruz de Tenerife, Capetown, Durban (Port Natal), Shanghai, Seattle, Montreal, Quebec, Saint John, N. B., Halifax, N. S., Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, Norfolk, Savannah, New Orleans, Galveston, Mexico, Habana, Santiago, Port au Prince, San Juan, Cristobal, Curaçao, Para (Belem), Pernambuco (Recife), Rio de Janeiro.

Endvidere vil „Efterretninger for Søfarende“ forefindes paa de fleste danske Konsulater i Udlandet.

83. **Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.**
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 Afseenderen blive befordret til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, naar Meddelelserne sendes under Adressen „Søfart, København“.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/30 1935.

84. **Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydningstjenestens Udførelse i danske Farvande.**
(Meddelt fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart)
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:

- Maskinen skal være klar til at bakke med fuld Kraft;
- naar flere Skibe følger efter Isbryderen, maa intet Skib gaa forbi et andet undtagen efter udtrykkelig Ordre fra Isbryderen;
- Skibe, der bugseres, maa ikke benytte Skruen, undtagen efter Ordre fra Isbryderen. Slæbetrossen skal være saaledes fastgjort, at den hurtig kan kastes los, og der skal stadig være en Mand rede til at lade den gaa;
- Havarier, der er af Betydning med Hensyn til Skibets fortsatte Sejlads, meddeles 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 besvares 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 Signalbog. 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 Nyttetvirkning være af Betydning, at der i de paagældende Skibe iagttages følgende:

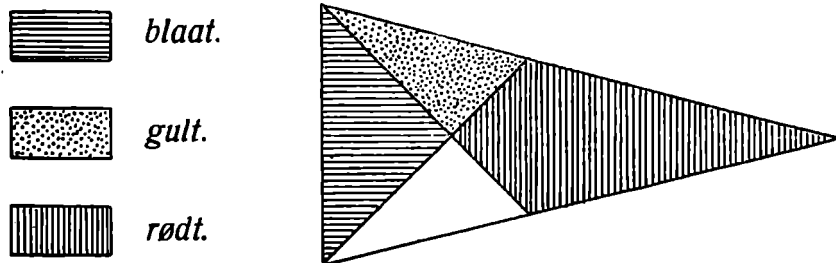
- 1) Nationalflaget (af største Dimensioner) bør være hejst om Dagen;
- 2) Skibets Navn og Hjemsted bør saavidt muligt være malet med mindst $\frac{1}{2}$ m høje Bogstaver helst paa Skibssiden, men ellers paa Lugepresenning, Sejldug eller lignende, anbragt paa et fra Luften let synligt Sted;
- 3) naar 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 Nødtilstand 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 blaat;
 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. 1/32 1935.

(Danske Lods, Side 79.)

85. Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsondt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.

Fra *Skamlebæk 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). Navigationsefterretninger paa engelsk Sprog. Navigationsefterretninger fra Søkort-Arkivet indledes med „*navigational warning*“ og udsendes, naar Forholdene kræver det. Hver Navigationsefterretning udsendes kun i tre Døgn og omfatter væsentligt forudsatte 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, 2439 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 Nordsøen)*.

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

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 paaagældende 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 Stormvarselsstelegrammets 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	} Vinden drejer til venstre.
3 stærke Vinde bliver antagelig kortvarige	
4 stærke Vinde bliver antagelig langvarige	} Ingen væsentlig Drejning.
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	} Ingen væsentlig Drejning.
9 om Varighed og Drejning kan Instit. endnu ikke udtale sig.	

Stormvarselsstelegrammer 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.

(E. f. S. Nr. 1/571934.)

86. Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radio-telefon.

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).

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. 1/85 1936.

Meddelelserne udsendes i klart Sprog over *Skamlebæk Radio* paa Bølgelængde 840 m. Meldinger over Statsradiofonien (*København* 255 m og *Kalundborg* 1261 m).

Hverdage:

Kl. 1058—1110: Udvidet Vejrmedling, herunder Vejrmedling for *Færoerne*.

Kl. 1720—1730: Vejrmedling for *Færoerne*, derefter for Søfart og Fiskeri.

Kl. 1850—1854: Vejrmedling.

Søn- og Helligdage:

Kl. 0835: Vejrmedling.

Kl. 1128—1140: Vejrmedling, herunder Vejrmedling for *Færoerne*.

Kl. 1850—1900: Vejrmedling.

(E. f. S. Nr. 4/227 1934. Danske Lods, Side 68.)

87. Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.

(Meddelelse fra Ministeret for Handel, Industri og Søfart.)

I Henhold til Bestemmelserne i § 6 i Bekendtgørelse af 16. December 1932 om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse har Ministeriet udpeget efternævnte Skibe til — naar de anvendes i de nedenfor anførte Ruter — at anstille meteorologiske Observationer paa de udførte 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. 0600, 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.

Skibe i Rutefart paa Island eller Færøerne:

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

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 telegrafiske 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 *Skamlebak* Radio Kl. 0730, 1330 og 1830 G. M. T. paa Bølgelængde 5180 m, og indgaar senere i den *europæiske* Vejrtjenestes internationale Vejrtelegrammer („*Messages collectifs*“), der udsendes paa de i 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.

(E. f. S. Nr. 26/1625 1935. Danske Lods, Side 66.)

88. 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 uddykkende Undervandsbaad er fuldt manøverdugt eller i Stand til at vise de for Skibe, der ikke er under Kommando, foreskrevne Signaler.

Opmærksomheden henledes paa, at Undervandsbaade er forsynet med en Telefonbøje, som kan frigøres fra Undervandsbaaden, naar denne ligger neddykket.

Bøjen, der kun anvendes i Nødsituation, er forsynet med trekantet grøn Stander og en Blinklanterne. I Bøjen findes en Telefon, gennem hvilken Skibe paa Overfladen kan komme i Forbindelse med Undervandsbaaden. Paa Bøjens Overkant findes indgraveret Anvisning paa, hvorledes Bøjen betjenes.

Skibe, der observerer en saadan Bøje paa Vandet, bør udsætte Fartøj og herfra gennem Telefonbøjen sætte sig i Forbindelse med Undervandsbaaden. Fartøjet maa ikke forløbe sig ved Bøjen, da denne kun fastholdes til Undervandsbaaden af Telefonkablet.

Meddelelse om Observation af en saadan Bøje og Bøjens Plads bør omgaaende sendes til Marineministeriet, *København*.

(Danske Lods, Side 76.)

89. 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 Sejladschaandbøgerne 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. 1/34 1935.

90. Danmark. Dampskibsruiter 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 Skibsfartens Betryggelse § 5, meddeler Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, 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 Kompas-
linien S. om *Sable Island* til *Halifax*.

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

16. *Maj til 30. November*. Storcirkellinien til 10 Sm S. for *Cape Race*, herfra Kom-
paslinien 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 Storcirkellinien 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. 1/31 1935.

91. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over Storstrømmen.

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under 14. September 1934 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, Pæle-
bukke 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 19 (54° 58' (07")
N. 11° 53' (29") E) og Pille 21, der ligger c. 116 m sydligere end Pille 19. Gennemsejlings-
aabningen ligger i den nordlige Del af den hvide Vinkel i *Bogø* Vinkelfyr, saaledes som nær-
mere angivet i „Efterretninger for Søfarende“ 1936 Nr. 1/27.

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 For-
holdsregler 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 erstat-
ningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

(E. f. S. Nr. 39/2273 og 49/2767 1934.)

92. Færøerne. Vojrmelding pr. Radio.

Over *Thorshavn Radio* (Bølgelængde: 1200 m) udsendes daglig Kl. 0655, 1255 og
1755 G. M. T. i klart Sprog — *dansk* — en kort Meddelelse om Vind, Vejr og Sigtbarhed
ved *Thorshavn*, *Myggenæs Fyr*, *Sumba Fyr* og *Nolsø Fyr*, alt i Udsøndelsesøjeblikket.

Ved Udsendelsen Kl. 0655 meddeles tillige tilsvarende Oplysninger for Kl. 0100.

Denne Meddelelse er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/1243 1935.

(Færøske Lods, Side 37.)

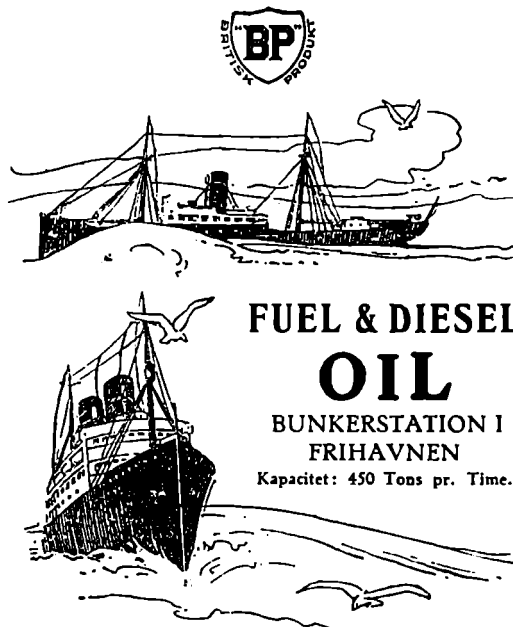
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



**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' **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.

*- og saa er
Carlsberg*

**"GAMLE"
eller
"HOF"**

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANNETABLERET 1879
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AABENRAA

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

AALBORG

CHR. JENSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon: 2256
Statstelefon 40Telgr.-Adr.:
»SØBORG«

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FREDERICIA

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

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:
»Maritime«**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLAQT 1876)**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

KJØGE

JOHS. UTZONEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon 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.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 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

RANDERSStatstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telgr.-Adr.: Hude

Telefon 81 - 82. Statstelefon 3

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telgr. Adr. "Hassager"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 3

TORS DAG 16. JANUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
D/S af 1912
D/S Svendborg
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
D/S af 1929
A. P. Møller
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
D/S D. F. K.
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 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 Finland
A/S Vestjysk Dampskibsselskab
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
De forenede Bugsererselskaber
A/S Rederiet Albion
D/S Viking
D/S Draco

FRA UGE TIL UGE

TRAKTATERNES TID

Det er i Øjeblikket Traktaternes Tid for Danmark. Handelsforhandlingerne med Tyskland vil antagelig blive genoptaget allerede om nogle Dage, og i Begyndelsen af Februar indledes Forhandlingerne med England om Fornyelsen af hele den dansk-engliske Handelstraktat, der kun gælder til Juni. Den danske Delegation er endnu ikke udpeget, men af Hensyn til de mange Særsørgsmaal og Særinteresser bliver den antagelig temmelig omfangsrig.

Endvidere har der i de sidste Dage i Udenrigsministeriet været ført Forhandlinger om en ny dansk-norsk Handelsaftale, der skal afløse den, der udløb til Nytaar.

Den sidste Aftale gjaldt kun for de sidste 4 Maanedre af 1935, men man haaber denne Gang at faa afsluttet Overenskomst om hele Aarst 1936.

Ligesom sidst føres Forhandlingerne fra norsk Side af Direktør *Jahn*, Norges statistiske Centralbureau.

Endelig skal nævnes, at der i Øjeblikket føres indgaaende Forhandlinger om en Udvidelse af Danmarks Handel med Persien.

TURISTERNE SKAL UDVEKSLES

Folkeforbundets Turistkomité — som vi ikke synes at have hørt om før — har stillet Forslag om, at der indføres ligelig Turistudveksling mellem Landene, simpelthen efter det sædvanlige Vareudvekslings Princip.

Det er en meget beklagelig og en yderst farlig Udvikling, man her er inde paa. I sig selv er det vanskeligt at være Turist i Øjeblikket, paa mangfoldige Maader lægges der Hindringer i Vejen, Rejseakkreditter, Rejsechecks o. s. v. skal godkendes af Nationalbanken, og det er paa Grund af den lave Krone næsten umuligt for os at rejse til Lande med Guldvaluta.

Imidlertid betyder Folkeforbundets Forslag, der maaske ikke faar synderlig Betydning, men dog som et Tidens Tegn bør anholdes, at der rejses endnu flere Mure mellem Landene, indføres nye Restriktioner, og det maa alvorligt haabes, at man fra officiel dansk Side gaar imod dette Forslag. Folkeforbundet har saa mange andre Opgaver at varetage, at man skulde synes, der var mere aktuelle Problemer i Øjeblikket end lige netop Turisterne — at man godt kunde lade dette Spørgsmaal falde. Det er glædeligt at kunne kontaktere, at man fra den danske Turistforenings Side er imod Forslaget. Den danske Turistchef Hr. Mogens Lichtenberg udtaler bl. a., at han blev forfærdet over at se de Tanker, man her gaar ud fra. Jo mere rejselystent et Folk er, des haardere vil det blive ramt. Danmarks officielle Svar er ikke afgivet, men Turistforeningen har afgivet en foreløbig Redegørelse for sit Standpunkt.

Turistbegrænsningen efter disse Forslag vil ødelægge Turistlivet. Vi har unægtelig Restriktioner nok i Forvejen. Og fra Skibsfarten bør der ogsaa lyde en Protest mod dette Forslag.

DANMARK, NORGE OG SVERIGES HANDELSFLAADER VED AARSKIFTET

Ifølge den foreløbige Beregning foretaget af »Del Norge Veritas« stiller Tallene for de tre nordiske Landes Handelsflaader ved Aarskiftet sig saaledes:

Danmarks Handelsflaade har i 1935 haft en Nettoafgang paa 4 Skibe, men en Tonnageforøgelse paa 4,257 Brutto Tons. Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 29,700 Tons og Motorskibstonnagen er blevet forøget med 34,600 Tons.

Bruttotilgangen var 30 Skibe og 51,800 Tons, heraf 14 Skibe paa tilsammen 41,000 Tons. Af ældre Skibe blev fra Udlandet indkøbt 16 paa tilsammen 10,800 Tons.

Bruttoafgangen var 34 Skibe paa 47,600 Tons, heraf solgt til Udlandet 28,700 Tons og ophugget 16,500 Tons. Der er forlist 4 Skibe paa ialt 2,400 Tons (i 1934 var Tallet ogsaa 4 Skibe paa ialt 5,712 Tons).

Den danske Handelsflaade er saaledes nu paa 1,118,000 Brutto Tons.

Under Bygning i Danmark, incl. for udenlandsk Regning, er 116,090 Brutto Tons.

Norges Handelsflaade har i 1935 haft en Nettotilgang paa 84,600 Brutto Tons, men Antallet af Skibe er uforandret. Dampskibsflaaden er i 1935 gaaet tilbage med 26 Skibe og 71,000 Tons, mens Motorskibsflaaden er forøget med 26 Skibe og 155,000 Tons.

Bruttotilgangen var 73 Skibe paa 226,000 Tons. Af nye Skibe blev der bygget 22 paa ialt 28,000 Tons ved norske og 19 paa ialt 142,100 Tons ved udenlandske Værfter. 39 ældre Skibe paa ialt 56,500 Tons blev indkøbt fra Udlandet.

Bruttoafgangen var 73 Skibe paa 142,000 Tons, heraf blev 35 paa 90,100 Tons solgt til Udlandet. Ved Forlis udgik 20 paa 14,900 Tons. 18 Skibe paa 37,000 Tons blev ophugget.

Den norske Tonnage er nu paa 3,978,000 Brutto Tons. Der er under Bygning og bestilt Skibe paa 248,380 Tons, heraf i Norge 19 paa 27,000 Tons og i Udlandet 32 paa 221,380 Tons.

Sveriges Handelsflaade har i det forløbne Aar haft en Nettoafgang paa 37 Skibe og 40,900 Tons.

Dampskibsflaaden havde en Nettoafgang paa 44 Skibe og 65,000 Tons, mens Motorskibsflaaden havde en Nettotilgang paa 8 Skibe og 24,300 Brutto Tons.

Bruttotilgangen var 31 Skibe paa 57,000 Tons, heraf 15 nye Skibe paa tilsammen 38,400 Tons. Af ældre Skibe blev indkøbt fra Udlandet 16 paa 12,600 Tons.

Bruttoafgangen var 68 Skibe paa 91,800 Tons, heraf blev 61,400 Tons solgt til Udlandet og 19,700 Tons ophugget. Ved Forlis udgik 10 Skibe paa 10,700 Tons.

Den svenske Handelsflaade er nu paa 1,526,800 Brutto Tons.

Under Bygning i Sverige, incl. for udenlandsk Regning er der 197,630 Brutto Tons.

HVAD KRIGEN KOSTER —

Det nævnes nu fra Italien, efter de sidst offentliggjorte Statistiker — vel at mærke saa vidt disse er offentlig tilgængelige — at Krigen i Absinien koster Italien 2½ Million £ om Ugen. Det er et meget betydeligt Beløb; England havde en Udgift paa 1½ Million om Ugen til Boerkrigen. I Forvejen var Italiens Økonomi jo ikke den bedste, men enhver maa kunne indse, hvad et saadant ekstra Tryk vil betyde. Der er derfor ikke andet end at haabe, at dette Tryk snarest muligt maa blive taget bort fra Italien. For dets Mentalitets Skyld og for hele Europas Skyld. Det er ikke godt at komme dybere ind i denne Affære end inen allerede er.

DEN TRUENDE KULSTREJKE I ENGLAND

Skibsfartskredse er vel i Øjeblikket den truende Engelske Kulstrejke det mest omtalte Spørgsmaal. I det store og hele er man af den Opfattelse, at den ikke vil faa Lov at blive til Virkelighed. Der er saa mange og saa store Vanskeligheder for England i Øjeblikket at kæmpe med, ikke mindst med Henblik paa Middelhavet, at Regeringen sikkert vil gøre alt, hvad der staar i dens Magt for at forhindre, at disse Vanskeligheder forøges med den alvorlige Omstændighed, som en Kulstrejke unægtelig vil være. Noget andet er, at det har vakt et ikke ringe Ubehag blandt Redere, der er stadige Kunder hos engelske Kulleverandører, at opleve den stærke Prisstigning, som den sidste Uge har bragt. Forholdet er naturligvis det, at den engelske Hjemmeindustri inddækker sig, og derved stiger Priserne, men det er en yderst ubehagelig Situation, mange Skibe er blevet bragt i herved. Ikke blot Prisstigning, men simpelthen Kulmangel. Man har i Erindring den sidste Kulstrejke, hvor England mistede Kunder i stort Tal takket være den Fremgangsmaade, der blev valgt, og fra kontinental Skibsfarts Side vil man gerne understrege, at noget lignende forhaabentlig ikke gentager sig. Til det sidste haaber og tror vi, at denne ødelæggende Strejke undgaas.

LLOYDS REGISTERS SKIBSBYGNINGS- OVERSIGT

Lloyd Registers Shipbuilding Returns" er udsendt for sidste Kvartal af 1935. Det viser, at den samlede Tonnage, der i Øjeblikket er under Bygning i Verden, er paa 1,543,153 Tons, hvoraf 48.2 pCt. bygges i Storbritannien og 51.8 pCt. i andre Lande. For Storbritanniens Vedkommende er det en Forøgelse fra sidste Kvartal paa 146,252 Tons til 743,086, for de øvrige Lande en Forøgelse paa omtrent 133,000 Tons til 800,067 Tons.

Efter England kommer Tyskland med 254,121 Tons, Japan med 118,610 Tons, Holland med 104,325 Tons,

Nordiske Skibe under Bygning og bestilt pr. 1. Januar 1936

	Norge		Sverige		Danmark	
	Antal	Omtrentlig Bruttotonnage	Antal	Omtrentlig Bruttotonnage	Antal	Omtrentlig Bruttotonnage
I. Under Bygning:						
Dampskibe af Staal	6	9.070	1	2.500	5	12.600
Motorskibe af Staal	3	6.980	15	87.420	14	50.430
Motorskibe af Træ o. l.	1	150	—	—	—	—
Tilsammen	10	16.200	16	89.920	19	63.030
Den 1. Juli 1935 tilsammen	19	24.965	18	92.985	14	65.410
II. Bestilt, men Kølen ikke lagt.						
Dampskibe af Staal	7	8.620	2	2.800	4	6.000
Motorskibe af Staal	1	2.100	18	104.910	14	47.060
Motorskibe af Træ o. l.	—	—	—	—	—	—
Tilsammen	8	10.720	20	107.710	18	53.060
Den 1. Juli 1935 tilsammen	2	3.200	13	83.700	12	40.750
Ialt 1. Januar 1936	18	26.920	36	197.630	37	116.090
Den 1. Juli 1935 ialt	21	28.165	31	176.685	26	106.160

Det viser sig altsaa, at Norge her holder i høj Grad igen med Bestillinger, sammenlignet med Sverige og Danmark,

navnlig i Betragtning af den langt større Handelsflaade Norge har.

Sverige med 94,802 Tons, Danmark med 61,085 Tons og Frankrig med 56,078 Tons. For Danmark og Sveriges Vedkommende svarer disse Tal dog ikke ganske

til de ovenfor i Henhold til »Norske Veritas« offentliggjorte Tal, for Danmarks Vedkommende er der endda en Difference paa godt 4000 Tons.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge har ikke medført Forandringer af større Betydning paa Fragtmarkedet. De oversøiske Markeder er ganske vist noget roligere, og i enkelte Trades, f. Eks. Soyabønner Dalny/Europa noterer Befragterne lavere Rater. Dette skyldes dog heldigvis ikke overvældende Tonnageudbud, men det kniber for Befragterne at faa de højere Priser for Varen, som de højere Fragtrater, der har maattet betales, belinger, men da Tonnagen bliver vel holdt af Rederne, maa disse Rater antagelig sættes op for at tiltrække Tonnagen.

I Australien strejker Kystsømandene, og der tales stærkt om, at Arbejderne i de australske Kulminefelter vil paabegynde en Sympatistrejke. Af Frygt herfor har de australske Kulforbrugere allerede begyndt at indkøbe Kul i England, hvorfra der allerede er sluttet 5/6 Baade for saadan Ladning, ligesom der ogsaa fra Hampton Roads cirkulerer forskellige Kulordrer til Australien. I England er Stillingen hvad angaar Kulminestrejke eller ej stadig uklar, men da en saadan Strejke vilde være en national Ulykke, bliver der naturligvis sat al Kraft ind paa at afværge den. Hvis Minearbejderne i England og Australien imidlertid virkelig beslutter sig til at gaa i Strejke, vil der utvivlsomt blive noget at gøre for Skibsfarten.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende korfattede Kommentarer:

Kornmarkederne er stadig paavirkede af den Prisforhøjelse for Hvede, der fandt Sted i Argentina for nogle Uger siden, og som gav Australien og Canada en Chance for at komme af med deres Hvede til en rimelig Pris. Efterspørgslen paa disse Markeder har derfor været støt, og man lægger Mærke til, at St. Lawrence stadig er aaben for Tonnage for Lastning over praktisk talt hele næste Sæson paa Basis af Minimalraterne. Australien er aaben for Tonnage for helt hen til April paa Basis af Scheduleraterne. Tidligere Positioner er lidt mere værd og er betalt med

Præmier paa indtil 1/- over Minimalraten. Ogsaa fra Nordpacific er der god Efterspørgsel efter Tonnage for Korn til Europa. Flere Baade er sluttede for Febr./Marts til 21/9, men Befragterne noterer nu kun 21/6d.

I Østen ligger Soyabønemarkedet, som omtalt i Indledningen, lidt roligere, men Tonnagesituationen er stadig i Redernes Favør. Befragterne noterer nu kun omkring 26/6d. for Febr./tidlig Marts Lastning, men antagelig maa disse Rater sættes i Vejret. Ris fra Saigon noteres i 26/6d. for Februar/Marts via Cape, og for Antracitkul fra Indo-Kina til Frankrig hydes 23/6d. fio. Burmah har betalt 25/6d. for stor Damper til Gdynia, og fra Madras Kysten er betalt 26/- for Marts Tonnage til UK/Cont.

Fra Nordpacific noteres stadig en Del fio. Laster, saavel til Østen som til Europa. Dansk Dieselbaad har faaet den gode Rate af ca. 27/6d. per 100 Cbft. bale fra British Columbia til Nordkina, og til Europa er betalt 21/6d. for Februar Tonnage.

Nitrat fra Chile noteres i 20/- til Europa og omkring \$4 til Staterne, Galveston/Boston range.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene mindre gode. Kul fra England til Middelhavet er stadig langt nede, og Raterne fra Continentet til Middelhavet er, til Trods for livlig Efterspørgsel, ogsaa reducerede. Raterne i Kulfarten fra England til Danmark har ogsaa givet efter, Tyne/Sønderborg har f. Eks. faaet Tonnage til 4/6d. for 2,700 Ts. Kul.

Paa Trælastmarkederne noteres en Del Ordre for næste Sæson. Befragterne forfølger den Taktik ikke at nævne nogen Rate, men de enkelte Forretninger, der er afsluttede, er dog gjorte paa Basis af det nylig indførte Minimalratskema.

Vestindisk Timecharter er noget mere livligt. Flere danske 5,000 Tonnere har faaet \$1.10 for Rundture. For korte Perioder noteres omkring \$1.05 for 5,000 Tonnere, andre Størrelser i Forhold hertil.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Oversigt over Antallet af Skibe samt Tonnagemængden, indgaaet til Rotterdam i November 1935

	Antal Skibe	Netto-Tons
U. S. A.	13	46,946
Belgien	1	1,327
Brasilien	2	7,670
Danmark	15	38,796
Tyskland	288	380,394
Estland	3	4,859
Finland	13	10,180
Frankrig	51	73,614
Grækenland	21	56,780
Storbritannien	147	262,111
Panama	7	31,446
Italien	20	50,524
Jugoslavien	8	22,961
Japan	5	27,268
Lettland	7	10,302
Nederlandene	239	328,352
Norge	50	86,583
Polen	5	2,488
Portugal	1	1,213
Rusland	12	22,828
Spanien	21	43,966
Sverige	77	91,093
Ialt	1,006	1,619,251

Svensk Reder kritiserer

Svenske Rederes manganrige Formand, Skibsreder Gunnar Carlsson har som Formand for en svensk Handels-

delegation i nogle Maanedere besøgt Sydafrika for at undersøge Mulighederne for udvidet Samhandel. Delegationen er nu vendt tilbage, og Skibsreder Gunnar Carlsson udtaler blandt andet om Rejsen, at foruden Guld producerer Sydafrika særlig Frugt, og da denne Eksport fremmes maalebevidst, mener han, at Sverige, som sælger for det femdobbelte af, hvad det køber fra Sydafrika, burde interessere sig mere for Frugten derfra. Nu køber Sverige meget Frugt i Brasilien, der sælger for det mangedobbelt af, hvad dette Land køber i Sverige. For at faa fremmet Samhandelen med Sydafrika, peger Skibsreder Carlsson paa, at der maa etableres en bedre Salgsorganisation. Svenske Eksportører paafører svensk Navn og svensk Eksport stor Skade ved at sælge finsk og norsk Kassetræ som svensk Vare. En speciel Rapport vil blive afgivet herom.

Alfol-Isolering

Princippet for Alfol-Isoleringen, der er opfundet af den danske Ingeniør Chr. Kielland Brandt, til Skibsisolering som f. Eks. til Skod- og Kedelisolering, og Isolering af Kølerum, bestaar i Anbringelse af Aluminiumsfolier af yderst ringe Tykkelse i flere Lag, og Isoleringens virkning skyldes da de spejlende Flader i Forbindelse med den stillestaaende Luft. Der skelnes mellem to Metoder: Krøllefolie- og Planfoliemetoden. Ved den første anbringes Foliene lagvis i uregelmæssig krøllet Tilstand og saaledes, at hvert Lag fylder 1 cm. Denne Metode egner sig fortrinnsvis til krumme eller uregelmæssigt formede Flader samt paa Steder, hvor der stilles Krav om absolut Brandfrihed, idet Krøllefolie ophængt over Metaltraade ikke

er i Stand til at nære en Ildebrand, men tværtimod virker stærkt brandisolerende. Planfoliemetoden bestaar i Op-spænding af forholdsvis svære Folier med en indbyrdes Afstand, der varierer fra 10 til 20 mm, alt efter den disponible Plads og krævede Isoleringseffekt.

De Opgaver, der er løst ved Hjælp af Alfol, bestaar i at forhindre Varmeovergangen fra Maskin- eller Kedelrum til Beboelse eller Proviantrum eller fra Lastrum, Gange og Skibsside til Kølerum. I andre Tilfælde har det drejet sig om at beskytte Passagerkammer mod Solvarmen fra ovenover liggende Dæk eller forhindre en stærk Udstråling fra Udblæsningsrør og -potter til det i Forvejen ophevede Motorrum.

Fordelene ved Alfolisoleringen er i Korthed disse. Isoleringen vejer kun 2—4 kg/m³, altsaa i Praksis vægtløs. Den er ikke vandsugende, og heraf følger, at Træværk i Kølerum ikke bliver svampet. Folien er lugtløs, og Lugten af de forskellige Ladninger bliver ikke hængende i Isoleringen. Som tidligere nævnt er Isoleringen brandfri og brandbeskyttende, en Evne, der udnyttes ved brandisolerede Skodder i Passagerskibe. Holdbarheden er i alle Tilfælde selv i Kølerum meget stor, idet den Tæring, som Almunium ombord i Skibe ellers er underkastet, ikke viser sig ved Folien paa Grund af den beskyttende Ill-hinde, der er fremkommet under Valsningen.

Varmeledningstallet for Planfoliemetoden er saa lavt som 0,027 kg/hm °C, og den herved fremkomne overordentlige gode Isoleringseffekt bevirker, at Isolertykkel-sen kan reduceres i Forhold til andre Materialer. Eksem-pelvis kan nævnes, at for at skabe en Isolering ækvivalent med en 9" Korkisolering, vil det være nødvendigt at isolere med kun 6" Alfol-Isolering. Den herved indvundne Plads er af stor Betydning, og især er Forøgelsen af Loftshøjden værdsat.

For at kontrollere Holdbarheden blev for nogle Aar siden undersøgt et Kølerum paa »Hapag«s Motorskib »Leverkusen«. Dette Skib havde seks Aar tidligere faaet indbygget et Alfol-isoleret Kølerum. Man aabnede Væggen i Overvårelse af en Række Sagkyndige, og det viste sig, at den almindelige Tilstand af alle Dele var udmærket.

Her i Landet er isoleret Proviantkølerum om Bord paa 10 Skibe indenfor Handelsmarinen med et samlet Brutto-rumfang paa 13.300 cbft. I et langt større Antal Skibe er der udført Isolering af Motorcasinger samt Maskin- og Kedelrumsskodder.

Efterhaanden som Alfol-Isoleringen anvendes mere og mere, bliver de indvundne Erfaringer bearbejdet saadan, at man nu er i Stand til at behandle de Problemer, der fore-ligger, paa en saadan Maade, at den mest korrekte Anvendelse af Alfol-Isoleringen opnaas.

Nyt Ekkoloddeapparat

At Interessen for moderne nautiske Instrumenter er sti-gende, fik man et slaaende Bevis for ved en Demonstration af en ny Model af det bekendte »Admiralty Echo Sounder«, som fandt Sted d. 10. ds. ombord i Statsbaner-nes m.s. »Jylland« for en Forsamling af fremstaaende danske Shippingfolk. Formaålet med Demonstrationen var ikke alene at vise, at dette Ekkoloddeapparat kan tegne en tydelig Kurve over Vanddybderne efterhaanden som Ski-bet sejler frem, men ogsaa at det kan registrere ganske smaa Dybder med største Sikkerhed. Skibet forlod Kal-lundborg ved Middagstid, og Ekkoloddeapparatet blev sat i Gang straks udenfor Havnen; Kurslinien var afsat i Søkortet, og overraskende var det med Pejlinger at kon-statere, at Ekkoloddeapparatets Kurve nøjagtig fulgte Dybderne i Søkortet — den dybe Rende midt i Storebælt — de forskellige Puller og Huller — det grunde Vand nær Samsø o. s. v., men mest overraskende var det ved Ind-sejlingen til Kaldby Kaas Havn at se Kurven jævnt skraane op til i Nærheden af Skibets Bund.

Vi skal ikke komme nærmere ind paa Konstruktionen af selve Ekkoloddeapparatet, idet enhver ved Henvendelse til Agenterne for Henry Hughes & Son, Iver C. Weil-bach & Søn (Sølver & Svarrer) kan faa Brochurer og Teg-ninger udleveret.

Demonstrationen foretoges af Kaptajn Hutching R.N. for Fabrikkerne bistaaet af Kaptajn Sølvner for Agenterne i København, og til Stede var bl.: Kommandørkaptajn Hildsøe, Kaptajnløjtnant Larsen, Ingeniørerne Nielsen og Wolff, Dir. Dr. Blegvad, Søfartschef, Kaptajn Neergaard, Skibsinspektør, Kaptajn R. Hansen og Skibsmaskinmester Wolff, D.S.B., Skibsinspektør, Kaptajn Hansen fra Grøn-landske Handel, Direktør, Kaptajn Jensen fra Søkort Arkivet, Skibsinspektør, Kaptajn Tillisch, Ø.K., Skibsinspek-tør, Kaptajn Salomonsen, D.F.D.S., Navigationssskolebest. Funder, Kbh. o. fl. a.

Automobilfærger fra Larvik

Direktør Schøyen har udtalt sig angaaende den paa-tænkte Færgeforbindelse fra Larvik til Danmark. Direk-tøren mente, at det ikke var usandsynligt, at man maa

tænke alvorligt paa at lægge Færgens Udgangspunkt til Tyskland, og han tror, at Kiel vil passe bedst.

Som tidligere omtalt er der Tale om en Automobilfær-ge, der skulde sættes i Gang af et nyt Selskab med en Aktiekapital paa 800,000 Kr., at tegne med Halvdelen i Norge, Halvdelen i Danmark. Skibet skulde bygges paa et norsk Værft og koste 1,300,000 Kr., og Trafikken skul-de begynde i Foraaret 1937.

Vanskelighederne synes at ligge i at finde en velegnet Havneplads til Færgerne i Frederikshavn, og Nordmæn-dene er ikke helt tilfreds med den Modtagelse, deres Pla-ner i denne Retning har faaet fra de danske Myndighe-ders Side. Og nu tænker man altsaa paa at give Færgeren Endestation i Kiel.

S.S. »Sleipner« paa Gdynia-Ruten

D. F. D. S. har indsat den smukke og moderne Passa-gerdamper »Sleipner« paa Gdynia-Danzig-Ruten.

»Sleipner« kan tage 22 Rejsende paa 1. Klasse og 24 paa 2., der imidlertid vil blive anvendt som 3. Klasse, hvad der sikkert vil vinde meget Bifald blandt det rej-sende Publikum.

»Sleipner« har hidtil besørget Trafiken paa Færøerne Dens Rute vil fremtidig blive overtaget af D. F. D. S.s Is-landsbaade, idet disse regelmæssigt anløber Thorshavn.

Dampskibet »Maja«

Dampskibet »Maja« af Esbjerg, tilhørende Skibsreder I. Lauritzen, strandede i Dagene for Jul paa Nekman-grunden N. V. for Dagø. Det lykkedes, efter at en Del af Ladningen var løst i Lægtene, at faa »Maja« fløt, og den gik derefter til Hangø.

»Maja«, der fores af Kaptajn Ulrik Jensen, har ved Strandingen faaet forskellig Bundskade, men man ventet, at denne ikke er af større Omfang, saaledes at Skibet vil kunne faa udstedt Sødygtighedsattest og fortsat sin Rejse. — »Maja« er lastet med Papirmasse fra Finland bestemt til London.

Nippon Yusen Kaisha

Den 29. November blev der holdt halvårlig General-forsamling i det store japanske Rederi Nippon Yusen Kaisha. Regnskabet for det Halvaar, som afsluttedes 30. September 1935, viste et Bruttooverskud paa 9,3 Mill. Yen og et Nettooverskud paa 3,9 Mill. Yen. Det besluttedes at uddele 1,6 Mill. Yen, svarende til 5 pCt. p. a., samt en Tillægsdividende paa 2 pCt. i anledning af Sel-skabets »Guldjubilæum«. Efter foretagne Afskrivninger er Fondene nu bragt op til 50.8 Mill. Yen (1 yen = 1 Kr. 30 Øre). Aktiekapitalen er paa 106 Mill. Yen, hvoraf 64,2 Mill. Yen er indbetalt.

Stabelafløbning fra Svendborg Træskibsværft

Fra Svendborg Træskibsværft ved Ring Andersen er søsat Værftets Nybygning Nr. 160, 3mst. Fiskeskonnert »Vidoy« til Kaptajn Richard Jacobsen, Klaksvig paa Fær-øerne.

»Vidoy« er paa 150 Brutto Tons og indrettes til Fiskeri med en Besætning paa 30 Mand. Skibet skal have en »Vølund« Motor paa 140 HK. og være klar til Aflevering den 1. Marts.

Dansk Sejlflaades ældste

Blandt de 32 sejldrevne Fartøjer, der endnu er tilbage inden for den danske Handelsflaade, bærer den gamle Jagt »Trelholm« stadig Prisen som den ældste. Den er bygget i Troense i 1776 og bliver altsaa i Aar 160 Aar. Dens Fører er Kaptajn P. M. V. Jørgensen, tidligere Nakskov, men nu mest paa Sejlskibe mellem Byerne paa Lim-fjorden. »Trelholm« slaar dog stadig med Nakskov som Hjemsted. Jagten er bygget af Eg, og den blev for nogle Aar siden forsynet med Motor.

Næstældst er Jagten »Anna«, som ejes af Kaptajn J. Fanø, Vejle. Den er 141 Aar gammel.

Svenske Oplægninger

Sveriges Redareforenings Opgørelse over Oplægninger-ene den 1. Januar viser Nedgang i den oplagte Tonnage, men Fordobling af Skibenes Antal. Der var den 1. Janu-ar oplagt 44 Skibe paa tilsammen 37,000 Tons Dødvægt mod 22 Skibe og 67,000 Tons den 1. December. Forøgel-sen af Skibsantallet skyldes Vintertiden med Oplægning af Smaaskibene, og da Statistiken ogsaa omfatter Skibe for Reparation m. m., kan praktisk taget hele Flaaden siges at være i Fart.

Russisk Damp til Bunds med Mand og Mus

Folk uden for Wiborg har observeret en Mængde Vrag-rester paa Stranden. Man har bl. a. fundet et halvt Hundrede Planker, som anvendes til Lastluger, samt et Red-ningsbælte med Navnet S.S. »Lauritz«, Helsingfors.

To Lig, en Mand og en Kvinde, er ogsaa drevet i Land. Man mener, at »Lauritz«, en Damp, der er solgt til

Sovjetunionen, er stødt paa en Mine og gaaet under med Mand og Mus.

»Lauritz«, der var bygget 1924, var paa 2400 Tons.

Dorman Long skal genopbygge Masnedund-Broen

Den endelige Bestemmelse vedrørende den paasejlede Masnedund-Bros Skæbne blev forleden truffet paa et Møde i Vordingborg mellem Banechef *Flensborg* og Repræsentanter for Brobygningsfirmaerne ved Størstrømsbroen. Paa Mødet blev det bestemt, at den gamle Bros sunkne Fag skal tages op og genopbygges paa det engelske Firma *Dorman Longs* Arbejdsplads paa Masnedø. Man ventter, at den gamle Masnedund-Bro til Marts atter vil være i Stand til at tage baade Jernbanetrafikken og Landevejstrafikken.

Bureau Veritas

har offentliggjort Listen over Skader til Søs og Udsejler for November Maaned 1935.

Den viser følgende

Fuldstændig Udsejler:

Dampere: 7 amerikanske, 1 brasiliansk, 23 britiske, 1 kinesisk, 6 danske, 2 finske, 4 franske, 2 tyske, 4 græske, 1 hondurask, 2 islandske, 1 italiensk, 2 japanske, 2 lettiske, 2 norske, 3 spanske, 3 svenske, 2 tyrkiske, ialt 68.

Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: 1 britisk, 1 spansk, 2 svenske, ialt 4.

Selskibe: 1 dansk, 1 finsk, 1 italiensk, 1 portugisisk, ialt 4.

Aarsager:

Dampere: Vrag 7, Kollision 1, sunket 6, savnet 3, ophugget 50, »converted« 1, ialt 68.

Motorskibe osv.: Vrag 1, Ild 1, ophugget 2, ialt 4.

Sejlskibe: Kollision 2, ophugget 2, ialt 4.

»Kronprinsesse Ingrid«.

Rederiselskabet, der har overtaget Ruten Frederikshavn-Gøteborg, faar som tidligere nævnt bygget et Automobil- og Passagermotorskib paa Frederikshavn Skibsværft. Arbejdet hermed er nu saa vidt fremme, at Stabelafløbningen vil finde Sted 7. Februar.

Det nye Skib vil blive døbt af Kronprinsesse Ingrid og faa hendes Navn.

D.F.D.S.'s Motorskib »Tunis«

Den 14. Januar afgik den første af Det forenede Dampskibsselskabs to nye Søsterbaade til Middelhavsarten, Motorskibet »Tunis«, ud paa en lille teknisk Prøvetur, og Jomfrurejsen tiltrædes den 18. ds.

Skibet, der er paa 2400 Tons, skal besøge den Rute, D.F.D.S. har rundt det vestlige Middelhav med Anløb af en Mængde af de interessanteste Havne. Ud fra denne Betragtning har man indrettet de to nye Baade ikke blot saaledes, at de kan føre Køle-Last, men ogsaa saaledes, at de for det danske Rejsepublikum kan blive til en ny Form for Feriefornøjelse. Baadenes Passagerbekvemmeligheder er af en saadan Art, at de egner sig fortrinligt til Rekreationsture. Alle Kabinetterne — seks Tomands- og seks Enkeltkamre — er forsynet med alle moderne Bekvemmeligheder og med et Klima anlæg, saaledes at man Sommer og Vinter kan skaffe sig den ønskede Art af Luft og Temperatur. Spisesalon og Rygesalon er saa fornemt udstyret som paa nogen Passagerbaad.

POSITIONSLISTE PR. 14. JANUAR 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, ank. Køge 11.1.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Danzig 11.1. til La Rochelle.
s.s. *Aase*, afg. Bordeaux 28.12. til Valencia.
m.t. *Aase Mærsk*, ank. Manchester 6.1.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Manila 12.1. til Shanghai.
s.s. *Agnete*, ank. Horsens 28.12.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Palæstina 6.1.
s.s. *Alabama*, ank. Santos 2.1.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, ank. Hartlepool 7.1.
s.s. *Algarve*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Alice*, pass. Gibraltar 4.1. p. R. t. Manchester.
m.s. *Almena*, afg. Rotterdam 30.12. til Lissabon.
s.s. *Alsia*, Kolls, pass. Hanstholm 12.1. p. R. t. Middlebrough.
s.s. *Alsund*, Nielsen, afg. Norfolk, Va. 12.1. til Havana.
s.s. *Amalienborg*, afg. Casablanca 10.1.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. San Francisco 10.1.

PERSONALIA

Ridder af Dannebrog

Skibsreder *T. C. Christensen* er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

75 Aar

Mangeaarig Skibsfører hos C. K. Hansen, Kaptajn *Emil Horn*, fyldte den 11. ds. 75 Aar. Kaptajn Horn kom til C. K. Hansen i 1910 og førte indtil sin Tilbagetræden i 1927 Dampere »Lungshoved«.

70 Aar

Forhenværende Skibsinspektør i D.F.D.S. og Dansk-Russisk, Kaptajn *P. N. Stollenberg* fyldte 14. Januar 70 Aar. Kaptajn Stollenberg er af gammel Sømandsslægt. Ganske unge blev han Kaptajn og i 1907 Skibsinspektør.

60 Aar

Tidligere Skibsfører i D.F.D.S., Kaptajn *J. M. Hansen*, fyldte 10. Januar 60 Aar. Kaptajn Hansen, der gik i Land i Fjor, var sidst Fører af S/S »Douro«.

Kaptajn *C. K. Halberg* fyldte 60 Aar 12. Januar. Kaptajn Halberg, der førte D.F.D.S.s »Botnia«, forlod Søen i 1933.

Dansk Radio A/S

Direktør *H. G. Garde* og Direktør *E. Møgaard* er udnævnt af Direktionen for *Dansk Radio Aktieselskab*. Det tredje Medlem af Direktionen, Skibsreder *T. C. Christensen*, fortsætter som Enedirektør. Direktørerne *Garde* og *Møgaard* er stadig Medlemmer af Selskabets Bestyrelse.

Udnævnelse

Næstformanden i »Foreningen til Søfartens Fremme«, Dispatchør *L. N. Hvidt*, der er Ridder, er blevet Dannebrogsmænd.

Dødsfald

Tidligere Direktør i Forsikrings-Akts. »Danske Lloyd« *H. B. Linnemann*, er død, 80 Aar gammel.

Skibsbygmester *C. E. Jensen*, Direktør for Nyborg Skibsværft og Baadebyggeri, er død 63 Aar gl. Han overtog det af Faderen grundlagte Baadebyggeri, og i 1918 overgik Virksomheden til Aktieselskab med *C. E. Jensen* som Direktør for dog i 1929 at gaa tilbage til sin Oprindelse ved at *C. E. Jensen* sammen med sin Søn overtog Skibsværftet for egen Regning.

Konsul, Købmand *Olaf Lund*, Rønne, er død 49 Aar gl.

Aarhus Havn

Styrmand *Morbeck Nielsen* er udnævnt til Havneassistent ved Aarhus Havn og har tiltraadt Stillingen.

BEKENDTGØRELSE

At *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 1935 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned 1936.

Justitsministeriet, den 9. Januar 1936.

m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Curacao 2.1.
s.s. *Anna*, afg. Hull 7.1.
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Hongkong 3.1.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Antwerp 13.1.
s.s. *Anne*, ank. Jaffa 28.12.
s.s. *Argentina*, afg. Bahia 23.12.
m.s. *Arizona*, afg. Kampa 7.1.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Labton Staith 1.1.
m.s. *Ashjorn*, Bjark, afg. Philadelphia 11.1. til San Pedro.
m.s. *Asia*, Hansen, pass. Ushant 13.1. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Newcastle/Tyne 12.1.
s.s. *Aslaug*, ank. Manchester 3.1.
m.s. *Asnæs*, Ankensen, pass. Dunnet Hd. 6.1.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Buenos Aires 10.1.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Halden 6.1.
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. London 13.1. til Dunkirk.

B

s.s. *Beira*, ank. Kbhvn. 7.1.
s.s. *Bellona*, i Nakslov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Istanbul 5.1.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. 1. 36

LONDON	22,40	MADRID	62,35
NEWYORK	452,75	AMSTERDAM	308,40
BERLIN	182,45	STOCKHOLM	115,65
PARIS	30,05	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,65	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	147,65	PRAG	18,95
ROM	37,15	WARZAWA	86,00

s.s. *Bergenhuis*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bes*, Jacobsen, i Kbhvn.
 s.s. *Betty*, afg. Cardiff 24.12.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Providence 29.12.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Gdynia 15.1.
 s.s. *Birgitte*, ank. Danzig 28.12.
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Kbhvn. 9.1. til Hull.
 s.s. *Bodil*, pass. Dover 2.1.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. London 10.1. til Lysaker.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. London 11.1.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 12.1.
 s.s. *Brasilien*, afg. Stavanger 19.12.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Philadelphia 10.1.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Rouen 10.1.
 s.s. *Britta*, pass. Gibraltar 6.1.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Norfolk, Va. 11.1. til Havana.
 s.s. *Brynhild*, ank. Manchester 4.1.

C

m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Los Angeles, Harbour 14.1. til Panama Kanal.
 m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P. A. Koch*, ank. Kbhvn.
 m.s. *California*, ank. Pernambuco 31.12.
 s.s. *Carmen*, afg. Flækkelfjord 3.1.
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Batum 5.1.
 s.s. *Charkow*, ank. Kbhvn. 5.1.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Bristol 30.12.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Wallaro 11.1.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Eastlondon 11.1.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Havanah 14.1.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Danzig 9.1.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Danzig 12.1.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, afg. Auckland V.Z. 14.1.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Antwerp 1.1.
 s.s. *Cimbria*, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cyril*, Farup, forv. afg. Liverpool 17.1.

D

s.s. *Dania*, Danholt, ank. Gdynia 9.1.
 s.s. *Dagmar*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, ank. Palma 6.1.
 m.s. *Danmark*, Hjernerum, afg. Shanghai 3.1. til Manila.
 m.t. *Danmark*, forv. ank. Kbhvn. 20.1.
 s.s. *Diana*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 m.s. *Dora*, afg. Alexandria 6.1.
 s.s. *Dorrit*, ank. Nantes 7.1.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. St. Felieu 7.1.
 s.s. *Ebro*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Edith*, afg. Bordeaux 31.12.
 s.s. *Efte Mærsk*, ank. Kolding 3.1.
 s.s. *Egholm*, ank. Antwerpen 7.1.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Gdynia 13.1.
 s.s. *Elsborg*, afg. Gdynia 13.1.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Halifax 9.1.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Beyrouth 2.1.
 s.s. *Else*, ank. Tyne 31.12.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. San Pedro 10.12.
 s.s. *Emanuel*, ank. Oporto 12.1.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Casablanca 30.12.
 s.s. *Energi*, ank. Oporto 12.1.
 s.s. *England*, Slengade, afg. Nantes 10.1. til Hartlepoons.
 m.s. *England*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Enigheden*, ank. Fecamp 12.1.
 s.s. *Erna*, afg. Fort de France 2.1.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Adén 14.1. til Suez.
 s.s. *Erindring*, ank. Swansea 13.1.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Gravesend 4.1.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg afg. Antwerpen 17.1.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Gibraltar 11.1.
 s.s. *Estrid*, ank. Algier 4.1. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Hull 13.1. til St. Thomas.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.

s.s. *Fano*, Korff, afg. Helsingborg 9.1. til Nordenham.
 m.s. *Fano*, ank. Marstal 23.12.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, pass. Galle 8.1. p. R. t. Suez.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, afg. Rufisque 9.1.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Kbhvn. 14.1.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederiksberg*, ank. Nakskov 11.1.
 s.s. *Freyja*, ank. Cardiff 2.1.
 s.s. *Frigga*, i Dok i Helsingør.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gerd*, afg. Zeebrügge 18.12. til Jaffa.
 s.s. *Gerda*, ank. St. Louis de Rhone 6.1.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Garston 7.1.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manilla 3.1.
 s.s. *Gorm*, ank. Danzig 31.12.
 s.s. *Grete*, afg. Dakar 4.1.
 s.s. *Grønland*, Fischer, afg. Portland 5.1.
 s.s. *Gudrun*, afg. Clyde 4.1. til Bristol Channel.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Boston 6.1.
 s.s. *Gunhild*, ank. Cork 3.1.
 s.s. *Gunver*, pass. Ushant 2.1.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Grangemouth 23.12.
 s.s. *Gyda*, ank. Alexandria 2.1.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Newcastle o. T. 12.1.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Immingham 9.1.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Svendborg 11.1.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. N. Sundby 4.1.
 s.s. *Harald*, afg. Antwerpen 7.1.
 s.s. *Harriet*, ank. Grao 2.1.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Gravesend 24.12.
 m.s. *Herdis*, ank. Jaffa 28.12.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Gijon 3.1.
 s.s. *Hilde*, ank. Antwerp 29.12.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Gijon 4.1.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. St. Thomas 10.1. til London.
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Catania 11.1.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Bona 11.1. til Brest.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Horsens 30.12.
 s.s. *Inger*, ank. London 3.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Emden 1.1.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Fredericia 11.1.
 s.s. *Ivar*, afg. New Orleans 6.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Emden 28.12.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Hull 8.1.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. London 19.12.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Hamborg 10.1.
 s.s. *Jenny*, afg. Barcelona 7.1.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. London 19.12.
 s.s. *Johanne*, ank. Bowater 5.1.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Antwerp 3.1.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Seattle 2.1.
 m.s. *Jutlandia*, i Kbhvn.-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jutta*, pass. Vincent 8.1.
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 10.1.

K

s.s. *Karen Toft*, ank. Kbhvn. 13.1.
 s.s. *Kai*, Friis, pass. Hanstholm 9.1. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 5.1.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, afg. Newcastle on Tyne 7.1.
 s.s. *Kirsten*, ank. Bona 3.1.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Cardiff 20.12.
 s.s. *Kjøbenhavn*, i Dok i Nakskov.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 11.1.
 s.s. *Knud*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Frederiksen, ank. Saigon 12.1.
 s.s. *Laura*, pass. Panama 5.1.
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Oran 1.1.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Capetown 22.12.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Gronningen 1.1.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Gibraltar 2.1.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Gøteborg 11.1.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Burriana 10.1.
 s.s. *Lilian*, ank. Kbhvn. 8.1.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.

s.s. *London*, Hansen, ank. Danzig 10.1.
m.s. *Louisiana*, afg. Buenos Aires 6.1.
s.s. *Lynæs*, Didiriksen, pass. Skagen 8.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
s.s. *Maine*, afg. Birkenhead 9.1.
s.s. *Maja*, ank. Hangø 5.1.
m.s. *Malaya*, Sørensen, pass. Gibraltar 12.1. p. R. t. Dunkirk.
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Port Talbot 23.12. til St. John.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Mogadiscio 11.1.
s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
s.s. *Maria Toft*, ank. Gravesend 8.1.
s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 7.1.
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Port Arthur 5.1.
s.s. *Martin Carl*, Langlykke, ank. London 13.1.
s.s. *Maryland*, afg. Kbhvn. 23.12. til Portland Me.
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Vlaardingen 20.12.
m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Gibraltar 12.1. p. R. t. Mar-seilles.
s.s. *Minsk*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Møen*, i Kbhvn.-Stege-Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Boulogne 10.1.
s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Marni 13.1. til Arcachon.
s.s. *Najaden*, ank. Rochester 1.1.
s.s. *Nancy*, afg. Kbhvn. 9.1.
s.s. *Nautic*, ank. Valencia 27.12.
s.s. *Nelly*, ank. Honfleur 6.1.
s.s. *Neptun*, ank. Svendborg 6.1.
s.s. *Nerma*, ank. Odense 7.1.
s.s. *Nevada*, afg. Rio de Janeiro 26.12. til Teneriffe.
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Manilla 3.1.
m.s. *Niel Mærsk*, pass. Panama 5.1.
s.s. *Niobe*, afg. Immingham 6.1.
m.s. *Nora Mærsk*, afg. San Pedro 29.12.
m.s. *Nordbo*, ank. Balbao 3.1. til Liverpool.
s.s. *Nordborg*, afg. Seville 13.1.
s.s. *Norden*, ank. New York 31.12.
m.s. *Nordfarer*, ank. Iquique 12.12.
m.s. *Nordhavet*, ank. New York 3.1.
m.s. *Nordhval*, afg. Tocopilla 4.1. til Panama.
m.s. *Nordkap*, ank. Buenos Aires 25.12.
s.s. *Nordlys*, afg. Bahia Blanca 1.1. til New York.
m.s. *Nordpol*, ank. Christobal 30.12. til Los Angeles.
s.s. *Nordsøen*, ank. Sete 2.1.
s.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Philadelphia 12.1.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, afg. Nakskov 7.1. til Danzig.
s.s. *Olga S.*, rapp. 60 m NV for Lands End 30.12. Jaffa.
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Alexandria 18.12.
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Sevilla forv. 13.1.
m.s. *Oregon*, ank. Rosario 22.12.
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Burntisland 10.1.

P

m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. East London 4.1.
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Valencia 4.1.
m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Paula*, afg. Tocopilla 6.1.
m.s. *Peru*, Berg, ank. Antwerpen 13.1.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Norfolk 4.1.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 13.1. til Bandholm.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 2.1.

R

s.s. *Randi*, ank. London 6.1.
s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita Mærsk*, afg. Ghent 30.12.
s.s. *Rosenborg*, ank. Bryssel 11.1.
s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
m.s. *Sally Mærsk*, ank. Haifa 7.1.
s.s. *Samso*, Brockmann, afg. Antwerpen 12.12. til Sydost Africa.
s.s. *Scandia*, Lorentzen, afg. Rouen 11.1. til Burntisland.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Danzig 13.1.
s.s. *Seinc*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Beira 14.1.
m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Leith 13.1.
m.s. *Siam*, ank. Nakskov 24.11.
s.s. *Signe*, ank. Immingham 29.12.
s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
s.s. *Silkeborg*, afg. Huelva 9.1.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. London 11.1.
s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
s.s. *Skodsborg*, afg. Port Talbot 8.1.
s.s. *Sleipner*, afg. Danzig 11.1.
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.1.
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Korsør 15.1.
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. London 19.12.
s.s. *Stadion II*, afg. Skien 6.1.
s.s. *Stal*, Larsen, ank. Calcutta 3.1.
s.s. *Stegelborg*, ank. Immingham 5.1.
s.s. *Stjerneborg*, ank. Baltimore 30.12.
s.s. *Stella*, afg. New York 31.12.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Tüne 5.1.
s.s. *Susan Mærsk*, afg. Preston 4.1.
s.s. *Svanhild*, afg. Norfolk V. 31.12.
s.s. *Svava*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Søborg*, pass. Kbhvn. 12.1.
s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjyske Havne.

T

m.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Perth W.A. 13.1.
s.s. *Taarholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. New York 7.1.
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Hull 14.1.
s.s. *Tekla*, pass. Dover 5.1.
s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Aalborg 15.1. til Stockholm.
s.s. *Tennessee*, afg. Tyne 27.12.
s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Tiber*, ank. Kbhvn. 6.11.
s.s. *Tjaldur*, i Dok i Helsingør.
s.s. *Tomsk*, i Fart paa Middelhavet.
m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Finisterre 10.1. p. R. t. Dakar.
s.s. *Tove*, ank. London 29.12.
s.s. *Tovetil*, Bang, afg. Stettin 15.1.
s.s. *Trio*, Svane, pass. Skagen 11.1.
s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, ank. Kbhvn. 2.1.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Ulla*, afg. Hook of Holland 6.1.
s.s. *Uranienborg*, pass. Las Palmas 12.1.

V

s.s. *Vendia*, Lund, pass. Brunsbüttel 11.1. p. R. t. Le Havre.
s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Skagen 8.1. sydg.
s.s. *Viborg*, afg. Antwerp 9.1.
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kieltsgaard, ank. Gdynia 11.1.
s.s. *Vidar*, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Viola*, pass. Gibraltar 27.12.
s.s. *Virginia*, afg. Vejle 7.1.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Bordeaux 3.1.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Kbhvn. 13.1.

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
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

**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

ALFRED CHRISTENSEN

Tigr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmsild"

Amaliegade 36

**Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSENSkibsklarering
KommissionBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELSINGØR**Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis & vis Posthuset

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. %SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

and the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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.**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.****WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES

IN FINLAND

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

CADENIUS & GRAHN %

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 15. Januar 1936.

Nr. 2.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

93. Danmark. Rødsand Rende. Svajeplass afmærket. Klokketønde flyttet.

1. Som Afmærkning for E.-Grænsen for den nye Svajeplass E. for Sejlrenden er udlagt følgende Sømærker:

- a. En rød Spidstønde paa $54^{\circ} 34' (07'') \text{ N. } 11^{\circ} 56' (16'') \text{ E.}$
- b. En hvid Stumpstønde paa $54^{\circ} 34' (01'') \text{ N. } 11^{\circ} 56' (17'') \text{ E.}$

2. Efter at de 3 smaa Puller med henholdsvis 5,6 m, 6,0 m og 5,9 m i Nærheden af *Rødsand S.* Klokketønde ved Oprensningen af Sejlrenden er blevet fjernet, er Klokketønden flyttet lidt W.-over, saaledes at den nu ligger paa $54^{\circ} 32' (48'') \text{ N. } 11^{\circ} 56' (09'') \text{ E.}$ (E. f. S. Nr. 43/2498 1934. Kort Nr. 240, 292 og 291. Danske Lods, Side 403. Fyr-Port. Nr. 451. Sø.-Fort. Side 58, Nr. 1 A og B.)

94. Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märketskallen Klokketønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/103. Stockholm 1936.)

Klokketønden *Märketskallen* paa c. $60^{\circ} 19' \text{ N. } 19^{\circ} 05' \text{ E.}$ er inddraget for Vinterperioden.

95. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Leden. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/102. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Herosgrund c. $60^{\circ} 43' \text{ N. } 17^{\circ} 17' \text{ E.}$ *Mellanskansrännan. Bomhusgrundet. Sörgrundet.*

96. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/57 og 2/58. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Malören c. $65^{\circ} 32' \text{ N. } 23^{\circ} 34' \text{ E.}$ *Rödkallen. Rödkallens hamn. Svartö. Sundögrundet. Hamnholmen. Tjuvholmssundet, nedre og övre. Liljeudden. Germöndö. Altappen, västra og östra. Sandöfjärden, norra og södra. Karl Johans stads hamn, västra og östra.*

97. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/58. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinteren:
Hiltzavudden c. $65^{\circ} 35' \text{ N. } 22^{\circ} 08' \text{ E.}$ *Hamnholmsgrundet. Tjuvholmssundet, södra og norra.*

98. (T). Polen. Danzig Bugt. Gdynia Red. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 2/92. Berlin 1936.)

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/14 1936 meddeles, at Vraget af Dampskibet *Otto Alfred Müller* ligger sunket paa c. $54^{\circ} 32'_{,3}$ N. $18^{\circ} 35'_{,95}$ E. Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink hver 3^s , er udlagt c. 50 m N. for Vraget. — Ved Indsejling i *Gdynia* Havn skal man gaa N. om Vraget og Vraglystønden.

2. Den rød- og hvidmalede Lys- og Fløjtetønde *GD* er midlertidig flyttet lidt N.-efter og ligger for Tiden paa c. $54^{\circ} 32'_{,35}$ N. $18^{\circ} 36'_{,3}$ E. — Skibe, der ønsker at løbe ind i *Gdynia* Havn gennem Hovedindløbet, skal gaa N. om Lys- og Fløjtetønden *GD*.

3. Det er indtil videre forbudt at ankre N. for Breddeparallellen gennem Hovedindløbet og W. for Meridianen gennem Lys- og Fløjtetønden *GD*.

4. Forannævnte Bestemmelser forbliver i Kraft, indtil Vraget er fjernet.

(E. f. S. Nr. 1/14 1936.)

99. (P). Polen. Lys- og Fløjtetønde Hel N. inddrages. Fyr tændes.

(N. f. S. Nr. 2/94. Berlin 1936.)

I sidste Halvdel af Januar d. A. sker følgende Forandringer:

1. Lys- og Fløjtetønden *Hel N.* paa c. $54^{\circ} 37'_{,6}$ N. $18^{\circ} 50'_{,1}$ E. inddrages permanent.
2. Paa *Schwedenberge* tændes paa $54^{\circ} 37' 41''$ N. $18^{\circ} 49' 21''$ E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 4^s . (Fyret vil senere blive forandret til at vise Fire-Blink). — Fyret bliver ubevogtet.

(Kort Nr. 269.)

100. (T). Tyskland. Swinemünde. Anduvningstønde ombyttet.

(N. f. S. Nr. 2/95. Berlin 1935.)

Lys- og Klokketønden paa c. $53^{\circ} 57'_{,1}$ N. $14^{\circ} 16'_{,6}$ E. er for Tiden ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 41/2394 1935.)

101. Tyskland. Dahmeshöved E. Vrag findes ikke.

(N. f. S. Nr. 2/96. Berlin 1936.)

Vraget af Motorsejlskibet *Gertrud*, der var rapporteret at være sunket paa c. $54^{\circ} 15' N.$ $11^{\circ} 29' E.$, c. 14 Sm misv. E. t. N. for *Dahmeshöved*, er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 25/1498 1935.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**102. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Besejlingsforholdene ændres.**

Frå den 15. Februar 1936 skal Gennemsejlingen af *Storstrømsbroen* foregaa mellem Bropillerne Nr. 21 og 22 ($54^{\circ} 58' 02'' N.$ $11^{\circ} 53' 23'' E.$) og mellem Bropillerne Nr. 22 og 23, saaledes at alle W.-gaaende Skibe henvises til at benytte Gennemsejlingen mellem Pillerne 21 og 22 og alle E.-gaaende Skibe til Gennemsejlingen mellem Pillerne 22 og 23.

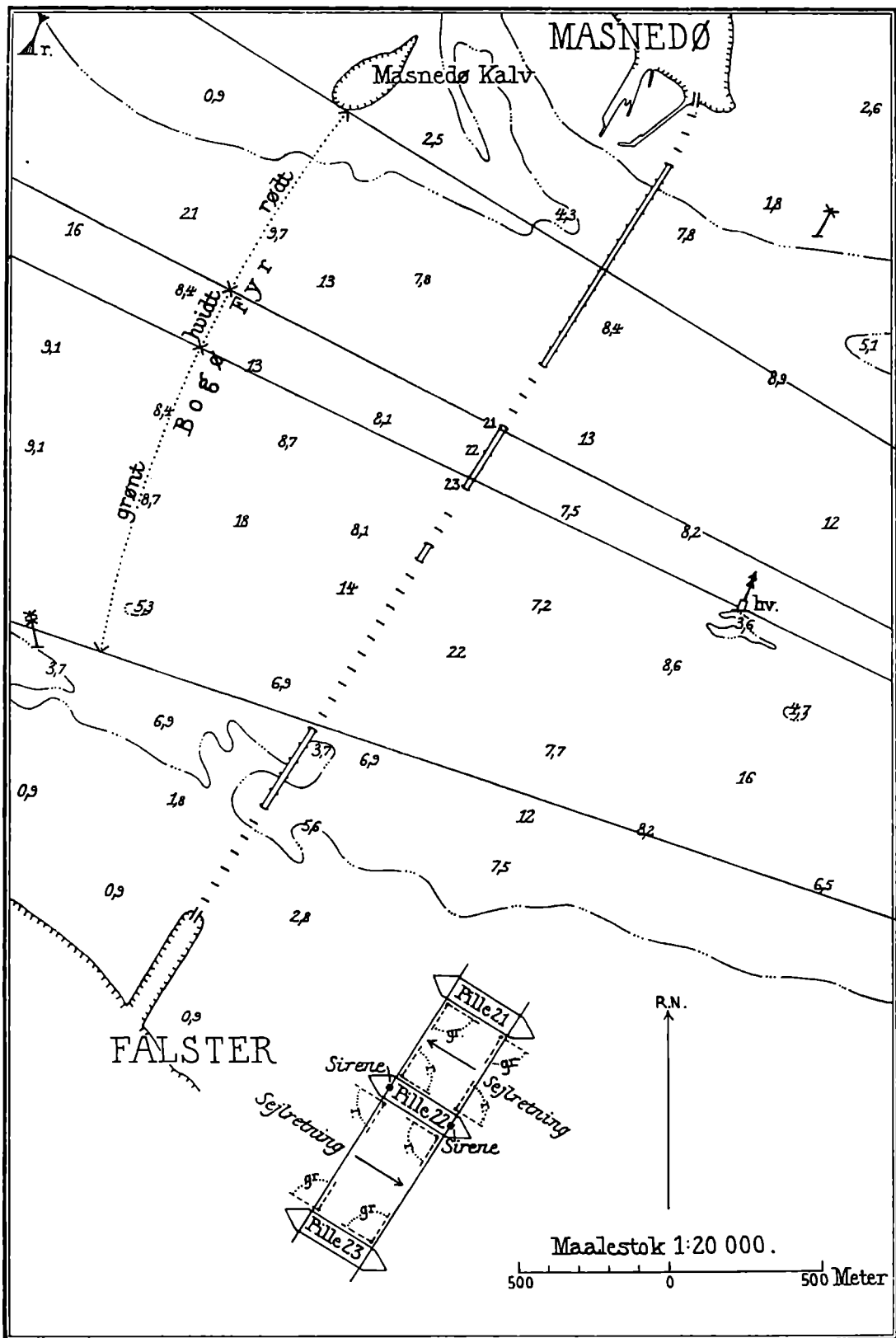
Broens Overbygning med tilhørende Buer er paa Plads over disse Gennemsejlinger, i hvilke den fri Gennemsejlingshøjde er henholdsvis $25_{,2}$ m og 26 m over Middelvandstand.

Til Støtte for Passagen af Broen om Natten er der i disse Gennemsejlinger anbragt grønne og røde Ledefyr paa Bropillernes Indersider i Nærheden af Brokanten, nemlig paa S.-Siden af Pille 21 2 grønne Ledefyr, paa N.-Siden af Pille 22 2 røde Ledefyr (disse 4 Ledefyr viser Lys E.-efter) samt paa S.-Siden af Pille 22 2 røde Ledefyr og paa N.-Siden af Pille 23 2 grønne Ledefyr (disse 4 Ledefyr viser Lys W.-efter).

Ledefyrene er anbragt i c. 4 m Højde.

Skibe, der passerer gennem de to nævnte Gennemsejlinger i de befalede Retninger, vil saaledes have 2 grønne Lys om Styrbord og 2 røde Lys om Bagbord.

Paa Pille 22 er anbragt et Tnagesignal; Karakteren er Et-Stød hver 30^s og afgives skiftevis med E.-lige og W.-lige Sirene. Sirenernes Højde over Vandet er $25_{,2}$ m.



Bogø Fyr vil efter Forandringen af Lysvinklerne lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra c. 109° til $115\frac{1}{3}^{\circ}$.
2. Hvidt i — - $115\frac{1}{3}^{\circ}$ - $116\frac{2}{3}^{\circ}$.
3. Rødt i Pejl. fra $116\frac{2}{3}^{\circ}$ til c. 122° .

Fyret vil saaledes vise en hvid Vinkel, hvis N.-lige Begrænsning gaar gennem Pille 21 og hvis S.-lige Begrænsning gaar c. 30 m N. om Pille 23. Lysvinklens Bredde vil altsaa i begge Gennemsejlingsaabninger blive 90 m.

Se Afsnit XI, E. f. S. Nr. 2/145 1936.

(E. f. S. Nr. 1/27, 1/28 og 1/91 1936. Kort Nr. 301, 299, 291, 279 og 280. Danske Lods, Side 537 og 539. Fyr-Fort. Nr. 648 A, B, C og D samt Nr. 665.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

103. (P). Danmark. Kattegat. Isefjord N. Grønne Revle. Palle.

(Meddelelse fra Rederiet Anholt.)

Paa *Grønne Revle* er paa c. $55^{\circ} 59\frac{1}{2}'$ N. $11^{\circ} 46\frac{1}{2}'$ E. udkastet c. 15 Tons Cement. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

(Kort Nr. 267, 227, 211, 278 og 280.)

104. Norge. Oslofjord. Ildjærnsflu Fyrskib genudlagt.

(B. a. Z. Nr. 6/51. 's-Gravenhage 1936.)

Fyrskibet *Ildjærnsflu* paa c. $59^{\circ} 51'$ N. $10^{\circ} 38'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 21/1269 1935.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

105. Grønland W.-Kyst. Umanakfjord. Ubekjendt Eiland. Oplysning om Plader og Skær.

(Meddelelse fra Geodætisk Institut.)

Nedennævnte Plader og Skær opgives at ligge, som følger:

1. En Plade med 4 à 5 m Vand paa $71^{\circ} 13'$ ($25''$) N. $54^{\circ} 08'$ ($00''$) W.
2. En Plade med 4 à 5 m Vand paa $71^{\circ} 19'$ ($55''$) N. $53^{\circ} 47'$ ($00''$) W.
3. En Plade med 4 à 5 m Vand paa $71^{\circ} 19'$ ($40''$) N. $53^{\circ} 39'$ ($20''$) W.
4. Et Skær paa $71^{\circ} 21'$ ($40''$) N. $53^{\circ} 42'$ ($10''$) W., S. for *Satukujog* (*Schades Øer*).
5. En større Plade med lægt Vand og Skær paa $71^{\circ} 03'$ ($25''$) N. $52^{\circ} 23'$ ($20''$) W.,

mellem Øgruppen *Qegertal* og *Uperniviks Ø*.

(Kort Nr. 146 og 147.)

106. Rusland. Hvide Hav. Kandalakski Bugt. Kirbei Point. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 54. London 1936.)

Paa Baaken paa c. $65^{\circ} 57'$ N. $34^{\circ} 43'$ E., $12,5$ Sm 319° fra *Nakhkonitsa Island* Fyr, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 28 m.

107. Tyskland. Lister Dyb. Sømærke flyttet.

(N. f. S. Nr. 1/12. Berlin 1936.)

Rød Spirtønde *B I* er flyttet til $55^{\circ} 03' 48''$ N. $8^{\circ} 20' 09''$ E.

(E. f. S. Nr. 44/2583 1936. Kort Nr. 295 og 245. Danske Lods, Side 93.)

108. Belgien. Zeebrugge. Vrag fjernet.

(B. a. Z. Nr. 5/45. 's-Gravenhage 1936.)

Vraget af Fiskerfartøjet, der laa sunket paa c. 51° 21' N. 3° 12' E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.

(E. f. S. Nr. 44/2586 1935.)

109. Belgien. Wester Schelde. Wandelaar Fyrskib. Oplysning om Plads. Grund.

(N. f. S. Nr. 2/205. Berlin 1936.)

1. *Wandelaar* Fyrskib er flyttet til 51° 22' 32" N. 3° 00' 15" E.

2. En Grund med 4,7 m Vand ligger paa 51° 23' 18" N. 3° 02' 03" E.

110. (P). England. Lowestoft N.-Red. Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 1. Trinity House, London 1936.)

Omkring den 3. Februar d. A. sker følgende Forandringer i Afmærkningen paa *Lowestoft N.-Red*:

1. *West Holm Buoy* paa c. 52° 29½' N. 1° 47' E., 0,9 Sm 61° fra *Lowestoft* høje Fyr, ombyttes med en rød- og hvidtærnet *Lystønde*, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

2. *Lystønden North Newcome Spit* paa c. 52° 29' N. 1° 47' E. inddrages permanent.**111. England. Great Yarmouth Anduvning. Hewett Channel. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 42. London 1936.)

1. En sort og hvid, vandret stribet *Lystønde*, *South Scroby*, der viser rødt Et-Blink hver 1^s, er udlagt 3,6 Sm 131° fra *Nelson Monument*, som staar paa c. 52° 35' N. 1° 44' E.

2. En sort og hvid, vandret stribet *Lystønde*, *North Corton*, der viser hvidt Gruppe-Blink. Tre-Blink hver 10^s, er udlagt 2,65 Sm 132° fra *Nelson Monument*.

3. En sort Kløkketønde, *South-East Scroby*, er udlagt 4,15 Sm 111° fra *Nelson Monument*.

4. *Scroby Hook Buoy* er flyttet c. 0,7 Sm i Retningen 209° og ligger nu 2,9 Sm 124° fra *Nelson Monument*.

5. *South Scroby Spit Buoy* er flyttet c. 0,25 Sm i Retningen 165° og ligger nu 2,06 Sm 108° fra *Nelson Monument*.

6. *North-East Corton Buoy* er flyttet c. 0,1 Sm i Retningen 240° og ligger nu 3,35 Sm 136° fra *Nelson Monument*.

7. *South Cross Sand Kløkketønde* c. 4,55 Sm 106° fra *Nelson Monument* er permanent inddraget.

8. *South Scroby Buoy* c. 3,9 Sm 116° fra *Nelson Monument* er permanent inddraget.9. *North Corton Buoy* c. 2,4 Sm 133° fra *Nelson Monument* er permanent inddraget.**112. (T). Skotland. Aberdeen Havn. Oplysning om Vrag. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 37. London 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/61 1936 meddeles, at det deri omtalte Vrag af en sunken Trawler paa c. 57° 09' N. 2° 04' W., nu ved Hjælp af Staaltraadstrosser er fastgjort til *North Pier*. Vraget er afmærket med et rødt Flag samt 2 røde Lanterner, lodret for hinanden. Endvidere er 18 m N. for og parallelt med Midterløbet, c. 90 m fra hinanden, udlagt 2 *Lystønder*, hver forsynet med et rødt Flag samt en hvid Lanterne.— Søfarende anmodes om at løbe ind og ud af Havnen med stor Forsigtighed samt at gaa S. om de ovennævnte Fyr og *Lystønder*.

(E. f. S. Nr. 1/61 1936.)

113. (T). Skotland. Invergordon. Fyr midlertidig forandret.

(N. t. M. Nr. 77. London 1936.)

Gruppe-Blinkfyret paa E.-Enden af *Dockyard Pier* paa c. 57° 41' N. 4° 10' W. viser for Tiden hvidt, fast Lys.

(Se Tillæg.)

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

114. Frankrig. Bourg d'Ault. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 1/21. Paris 1936.)

Bourg d'Ault Fyr paa c. $50^{\circ} 06',_3$ N. $1^{\circ} 27',_3$ E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$. Synsvidde: 18 Sm for hvidt og 14 Sm for rødt Lys.

(E. f. S. Nr. 1/62 1936.)

115. Frankrig. Cap de la Hève N. Undervandshindring findes ikke.

(A. a. N. Nr. 1/17. Paris 1936.)

Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. $49^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 03',_6$ E., er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 9/506 1935.)

116. (T). Frankrig. Lannion Bugt. Le Pestou Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 1/22. Paris 1936.)

Baaken *Le Pestou* paa c. $48^{\circ} 45',_3$ N. $3^{\circ} 35',_6$ W. er forsvundet.

117. (T). Engelske Kanaløer. Jersey. St. Helier Anduvning. Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 27. London 1936.)

Demie de Pas Baakefyr paa c. $49^{\circ} 09'$ N. $2^{\circ} 06'$ W. er for Tiden slukket.

118. England S.-Kyst. The Solent. Noman's Fort NW. Undervandshindringer fjernet.

(N. t. M. Nr. 63. London 1936.)

Undervandshindringerne, der i det sidste Aar har været udlagt NW. for *Noman's Fort*, er fjernet.

Noman's Fort: c. $50^{\circ} 44'$ N. $1^{\circ} 06'$ W.

(E. f. S. Nr. 40/2315 1934.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

119. (T). Frankrig. Ile de Ré. L'Abesse Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 1/19. Paris 1936.)

Baaken *L'Abesse Fier d'Ars* paa c. $46^{\circ} 13',_3$ N. $1^{\circ} 29',_3$ W. er forsvundet.

120. Frankrig. Ile de Ré. Pointe de Chauveau. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 1/24. Paris 1936.)

Pointe de Chauveau Fyr paa c. $46^{\circ} 08'$ N. $1^{\circ} 16',_4$ W. er forandret og viser nu hvidt og 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 .

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 46/2693 1935.)

121. Frankrig. Gironde Munding. Gardour Baake forandret.

(A. a. N. Nr. 1/20. Paris 1936.)

Gardour Taarn paa c. $45^{\circ} 46',_1$ N. $1^{\circ} 12',_8$ W. er blevet forsynet med en Topbetegnelse af Form som et sort St. Andreas Kors.

122. Marokko. Mazagan. Fyrs Plads.
(N. t. M. Nr. 32. London 1936.)
Mazagan Vinkelfyr er beliggende paa Toppen paa $33^{\circ} 14' 44''$ N. $8^{\circ} 26' 08''$ W.,
1,2 Sm 310° fra den i Kortet angivne Plads.
(E. t. S. Nr. 40/2361 1935.)
123. (T). Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Jeba Floden Anduvning. Fyr-
baad midlertidig inddraget.
(N. t. M. Nr. 40. London 1936.)
Fyrbaad *Cairo No. 7* paa c. $11^{\circ} 48'$ N. $15^{\circ} 50'$ W. er indtil videre inddraget.

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

124. (T). Honduras Bugt. Ox Tongue Shoal. Fyr ødelagt.
(N. t. M. Nr. 82. London 1936.)
Ox Tongue Shoal Fyr paa c. $15^{\circ} 54'$ N. $88^{\circ} 41'$ W. er ødelagt.
125. Brasilien. Port of Bahia. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 90. London 1936.)
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s , er udlagt $0,48$ Sm 54° fra
det hvide Blinkfyr paa S.-Enden af den fritliggende Bølgebryder.
2. En sort Spidstønde er udlagt $0,47$ Sm 40° fra det i (1) nævnte Fyr.
Det hvide Blinkfyr paa S.-Enden af den fritliggende Bølgebryder: c. $12^{\circ} 58'$ S.
 $38^{\circ} 31'$ W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

126. Italien E.-Kyst. Venedig Bugt. Port Chioggia. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 39. London 1936.)
Dybden rapporteres at være aftaget mellem Punkterne $0,5$ Sm 80° og $0,75$ Sm 84°
fra *Fort San Felice* Fyr, der er beliggende paa c. $45^{\circ} 14'$ N. $12^{\circ} 17'$ E.
127. Italien E.-Kyst. Venedig Bugt. Port Lido. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 44. London 1936.)
Lystønden paa c. $45^{\circ} 25'$ N. $12^{\circ} 27'$ E., c. $0,8$ Sm 144° fra Fyret paa NE.-Bølge-
bryderen, er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.
128. Grækenland. Salamis Bugt. Aliki Rocks. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 30. London 1936.)
Paa c. $37^{\circ} 50'$ N. $23^{\circ} 44'$ E., $4,18$ Sm 342° fra *Phleba Island* Fyr, er tændt et Fyr,
der viser rødt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvidde: 3 Sm.
129. Ægæiske Hav. Sciathos Stræde. Cap Sipias. Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 51(19). Athen 1935.)
Paa *Cap Sipias* er paa c. $39^{\circ} 11',2$ N. $23^{\circ} 22',2$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt
Et-Blink hver 10^s , Blink $2,5^s$, Mørke $7,5^s$. Flammens Højde: 104 m. Synsvidde: 16 Sm.
Fyret er synligt i Pejlinger fra 341° til 212° .

130. Ægæiske Hav. Sciathos Stræde. Levteri Skær. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 52(20). Athen 1934.)

Levteri Fyr paa c. $39^{\circ} 08',5$ N. $23^{\circ} 21',7$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,25^s$, Mørke $4,75^s$. Flammens Højde: $10,4$ m. Synsvidde: 11 Sm.

131. (T). Sorte Hav og Azovske Hav. Advarsler mod Minefare.

(N. t. M. Nr. 5. London 1936.)

Forankrede Miner findes endnu i de Omraader, der ligger indenfor Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. *Sulina* Anduvning.

- | | |
|---|---|
| a. $45^{\circ} 11\frac{1}{2}'$ N. $29^{\circ} 52'$ E. | d. $45^{\circ} 37\frac{1}{2}'$ N. $30^{\circ} 00'$ E. |
| b. $45^{\circ} 34'$ N. $29^{\circ} 50\frac{1}{2}'$ E. | e. $45^{\circ} 37\frac{1}{2}'$ N. $30^{\circ} 07'$ E. |
| c. $45^{\circ} 37'$ N. $29^{\circ} 55\frac{1}{2}'$ E. | f. $45^{\circ} 17\frac{1}{2}'$ N. $30^{\circ} 17'$ E. |

2. *Burnas* SE.

- | | |
|---|---|
| a. $45^{\circ} 46'$ N. $30^{\circ} 07'$ E. | c. $45^{\circ} 51'$ N. $30^{\circ} 28\frac{3}{4}'$ E. |
| b. $45^{\circ} 53'$ N. $30^{\circ} 27\frac{1}{4}'$ E. | d. $45^{\circ} 44'$ N. $30^{\circ} 09\frac{1}{4}'$ E. |

3. *Kertch* Stræde.

- | | |
|--|--|
| a. $45^{\circ} 29' 00''$ N. $36^{\circ} 45' 24''$ E. | c. $45^{\circ} 25' 00''$ N. $36^{\circ} 45' 24''$ E. |
| b. $45^{\circ} 25' 00''$ N. $36^{\circ} 43' 12''$ E. | d. $45^{\circ} 29' 00''$ N. $36^{\circ} 47' 36''$ E. |
- Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af $3,8$ m.

4. *Yasen* Bugt.

- | | |
|--|--|
| a. $46^{\circ} 23' 00''$ N. $37^{\circ} 47' 00''$ E. | c. $46^{\circ} 04' 42''$ N. $38^{\circ} 00' 00''$ E. |
| b. $46^{\circ} 04' 42''$ N. $37^{\circ} 47' 00''$ E. | d. $46^{\circ} 18' 00''$ N. $38^{\circ} 00' 00''$ E. |

5. *Berdiansk*.

- | | |
|--|--|
| a. $46^{\circ} 49' 42''$ N. $37^{\circ} 05' 00''$ E. | c. $46^{\circ} 44' 18''$ N. $37^{\circ} 02' 30''$ E. |
| b. $46^{\circ} 45' 30''$ N. $36^{\circ} 58' 30''$ E. | d. $46^{\circ} 48' 00''$ N. $37^{\circ} 12' 00''$ E. |
- Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af $7,3$ m.

6. *Dolga Spit*.

- | | |
|--|--|
| a. $46^{\circ} 54' 00''$ N. $37^{\circ} 33' 18''$ E. | d. $46^{\circ} 44' 00''$ N. $37^{\circ} 37' 30''$ E. |
| b. $46^{\circ} 47' 00''$ N. $37^{\circ} 24' 00''$ E. | e. $46^{\circ} 43' 00''$ N. $37^{\circ} 40' 30''$ E. |
| c. $46^{\circ} 45' 00''$ N. $37^{\circ} 32' 24''$ E. | f. $46^{\circ} 47' 00''$ N. $37^{\circ} 46' 30''$ E. |

7. *Novonikolaev*.

- | | |
|--|--|
| a. $47^{\circ} 05' 00''$ N. $37^{\circ} 51' 00''$ E. | c. $47^{\circ} 01' 30''$ N. $38^{\circ} 03' 00''$ E. |
| b. $47^{\circ} 01' 30''$ N. $37^{\circ} 45' 30''$ E. | d. $47^{\circ} 02' 12''$ N. $38^{\circ} 03' 42''$ E. |
- Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af $3,8$ m.

8. *Krivaya Spit*.

- | | |
|--|--|
| a. $47^{\circ} 02' 30''$ N. $38^{\circ} 07' 24''$ E. | c. $47^{\circ} 01' 30''$ N. $38^{\circ} 17' 30''$ E. |
| b. $47^{\circ} 01' 30''$ N. $38^{\circ} 07' 30''$ E. | d. $47^{\circ} 03' 24''$ N. $38^{\circ} 17' 30''$ E. |
- Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af $4,2$ m.

9. *Cockerill* Grund.

- | | |
|--|--|
| a. $46^{\circ} 56' 24''$ N. $38^{\circ} 07' 24''$ E. | c. $46^{\circ} 50' 00''$ N. $38^{\circ} 17' 30''$ E. |
| b. $46^{\circ} 50' 24''$ N. $38^{\circ} 07' 24''$ E. | d. $46^{\circ} 56' 48''$ N. $38^{\circ} 17' 30''$ E. |

10. *Yeisk*.

- | | |
|--|--|
| a. $46^{\circ} 47' 12''$ N. $38^{\circ} 10' 00''$ E. | c. $46^{\circ} 50' 18''$ N. $38^{\circ} 15' 18''$ E. |
| b. $46^{\circ} 50' 12''$ N. $38^{\circ} 10' 00''$ E. | d. $46^{\circ} 47' 12''$ E. $38^{\circ} 15' 18''$ E. |
- Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af $4,2$ m.

11. *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.

12. *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. c. 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.

132. *Azovske Hav. Sladkoe Floden Indløb. Fyr tændt.*

(N. t. M. Nr. 71. London 1936.)

Paa N.-Spidsen af S.-Pynten ved Indløbet til *Sladkoe Floden* er tændt et Fyr,
 der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 15 m. Fyrbaake.
 45° 41' 20" N. 37° 39' 10" E.

133. *Ægypten. Alexandria Havn. Grund.*

(N. t. M. Nr. 70. London 1936.)

En Grund med 6,7 m Vand ligger paa c. 31° 10' N. 29° 51' E., c. 60 m 52° fra Fyret
 paa N.-Enden af den fritliggende Bølgebryder ud for *Timber Quays*.

Den røde Spidstønde, der i flere Kort er angivet at ligge tæt NE. for ovennævnte
 Grund, ligger tæt SW. for Grunden.

134. *Marokko. Mostaza Bugt. Skær.*

(N. t. M. Nr. 78. London 1936.)

Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa c. 35° 10' N. 4° 27' W., 1 Sm 40° fra
 Taarnet i *Mostaza Bugt*.

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

135. *Persiske Bugt. Shatt-al-Arab Indløb. Oplysning om Vandstandssignaler.*

(N. t. M. Nr. 56. London 1936.)

Vandstandssignalerne, der tidligere afgaves fra Semaforen paa c. 29° 50' N. 48°
 43' E., gives ikke mere.

Vandstandssignaler vil paa Anmodning blive udsendt pr. Radiotelegraf fra Control
 Skibet eller givet af Lodsskibet.

136. (P). *Afrika E.-Kyst. Lamu. Fyr forandres.*

(N. t. M. Nr. 23. London 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres det hvide, faste Fyr paa c. 2° 18' S. 40°
 55' E., c. 0,2 Sm S. for *Shella* til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s.

137. (P). *Afrika E.-Kyst. Malindi. Fyr forandret.*

(N. t. M. Nr. 23. London 1936.)

Det hvide, faste Fyr paa c. 3° 14' S. 40° 08' E., tæt W. for *Vasco de Gammas Pillar*,
 vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s.

138. *Madagascar NE.-Kyst. Diego Suarez Bugt. Grunds Plads.*

(N. t. M. Nr. 34. London 1936.)

11,9 m Grunden, der var rapporteret at ligge 1,35 Sm 204° fra *Nosi Langor Fyr*,
 ligger efter de sidste Bestemmelser 1,43 Sm 201° fra forannævnte Fyr. c. 12° 15' S.
 49° 19' E.

(E. f. S. Nr. 46/2708 1935.)

139. (P). Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Okha. Fyr tændes.

(N. t. M. Nr. 57. London 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa $22^{\circ} 28' 41''$ N. $69^{\circ} 04' 38''$ E. et Fyr, der skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15^s . Flammens Højde: 35 m. Tremmeværkstaarn.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**140. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Brunei. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 80. London 1936.)

Fyret paa c. $5^{\circ} 00'$ N. $115^{\circ} 08'$ E., paa E.-Spidsen af *Sapo Point*, viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 6 Sm. En hvid Fyrbaake.
(E. f. S. Nr. 21/1297 1935.)

141. Kinesiske Hav. Cochin China. Formosa Bank. Grund.

(N. t. M. Nr. 87. London 1936.)

En Grund (Klippe) med 2,7 m Vand ligger paa c. $10^{\circ} 19'$ N. $107^{\circ} 07'$ E., $2,5$ Sm 115° fra *Niu Vung Tan (Cape St. Jacques)* Fyr.

142. Korea E.-Kyst. Daihen Ko. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 36. London 1936.)

Paa $35^{\circ} 13' 25''$ N. $129^{\circ} 13' 39''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt, firkantet Taarn paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.

143. Australien. Victoria. Port Philip. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 81. London 1936.)

Fyret paa c. $37^{\circ} 59'$ S. $144^{\circ} 41'$ E., c. $\frac{1}{2}$ Sm S. for Indløbet til *Werribee* Floden, er nedlagt og Molen nedrevet.

XI. Bekendtgørelser m. m.**144. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i de for Esbjerg Lodsori gældende Takster.**

Marineministeriet har under 2. Januar 1936 udstedt følgende Bekendtgørelse:

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 25 pCt.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Februar d. A.; samtidig ophæves Marineministeriets Bekendtgørelse af 8. Januar 1934 om Ændring i de for *Esbjerg* Lodsori gældende Takster. (Se E. f. S. Nr. 3/165 1934).

Esbjerg: c. $55^{\circ} 28'$ N. $8^{\circ} 26'$ E.

145. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over Storstrømmen.

Under Høvisning 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. 1/91 1936) meddeler Ministeriet for Handel, Industri

og Søfart herved, at den i E. f. S. Nr. 1/91 1936 nævnte Gennemsejling mellem Pille 19 og Pille 21 fra og med den 15. Februar 1936 spærres, og i Stedet etableres to ny Gennemsejlingsaabninger, nemlig mellem Pille 21 og 22 for W.-gaaende Skibe og mellem Pille 22 og 23 for E.-gaaende Skibe.

Pille 22: 54° 58' 02" N. 11° 53' 23" E.

Pille 21 ligger c. 90 m N.-ligere end Pille 22, og Pille 23 ligger c. 120 m S.-ligere end Pille 22.

Se Afsnit XI, E. f. S. Nr. 2/102 1936.

(E. f. S. Nr. 1/91 1936.)

146. Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.

(N. t. M. Nr. 11. London 1936.)

E. f. S. Nr. 2/74 1935 annulleres og erstattes med:

Stormvarselssignal angiver, at der finder en atmosfærisk Forstyrrelse Sted, som sandsynligvis vil foraarsage en Storm (Styrke 8 eller derover efter *Beaufort* Skala) i det Omraade, hvori Signalet gælder.

E n g l a n d, E.-Kyst:

<i>Berwick-upon-Tweed.</i>	<i>Flamborough head.</i>	<i>Southwold.</i>
<i>Holy island.</i>	<i>Bridlington coastguard.</i>	<i>Orfordness.</i>
<i>Amble.</i>	<i>Bridlington harbour</i>	<i>Ipswich.</i>
<i>Blyth.</i>	<i>master.</i>	<i>Felixstowe.</i>
<i>Tynemouth.</i>	<i>Aldbrough.</i>	<i>Gunfleet.</i>
<i>North Shields.</i>	<i>Spurn point.</i>	<i>Burnham.</i>
<i>Souter point.</i>	<i>Hull.</i>	<i>Kentish Knock light-vessel.</i>
<i>Sunderland.</i>	<i>Goole.</i>	<i>River Thames (Tilbury og</i>
<i>Seaham.</i>	<i>Grimsby.</i>	<i>Rotherhütte).</i>
<i>Hartlepool.</i>	<i>Mablethorpe.</i>	<i>N. S. Southend.</i>
<i>Middlesbrough.</i>	<i>Boston.</i>	<i>Greenhithe.</i>
<i>Redcar.</i>	<i>Kings Lynn.</i>	<i>Chatham (Bulls Nose).</i>
<i>Whitby coastguard.</i>	<i>Weybourne.</i>	<i>Sheerness.</i>
<i>Whitby harbour master.</i>	<i>Cromer.</i>	<i>Herne Bay (uofficiel).</i>
<i>Robin Hood bay.</i>	<i>Yarmouth coastguard.</i>	<i>Reculvers.</i>
<i>Scarborough.</i>	<i>Gorleston.</i>	<i>Margate.</i>
<i>Filey.</i>	<i>Lowestoft.</i>	

E n g l a n d, S.-Kyst:

<i>Ramsgate.</i>	<i>Southampton.</i>	<i>Salcombe.</i>
<i>North Goodwin light-vessel.</i>	<i>Cowes Royal Yacht Squa-</i>	<i>Plymouth.</i>
<i>Deal.</i>	<i>dron.</i>	<i>Devonport.</i>
<i>Dover.</i>	<i>†Cowes harbour master.</i>	<i>Rame head.</i>
<i>Dungeness.</i>	<i>Ryde.</i>	<i>Looe.</i>
<i>Sandgate.</i>	<i>St. Catherine point.</i>	<i>Fowey.</i>
<i>Rye.</i>	<i>Needles.</i>	<i>Mevagissey.</i>
<i>Fairlight.</i>	<i>Poole.</i>	<i>Gorran haven.</i>
<i>Eastbourne.</i>	<i>St. Albans head.</i>	<i>N. S. St. Anthony point</i>
<i>Beachy head.</i>	<i>Swanage.</i>	<i>(Falmouth).</i>
<i>N. S. Newhaven.</i>	<i>Portland lighthouse.</i>	<i>Coverack.</i>
<i>N. S. Saltdean.</i>	<i>Portland dockyard.</i>	<i>Lizard.</i>
<i>Brighton.</i>	<i>Exmouth.</i>	<i>Mullion.</i>
<i>Littlehampton.</i>	<i>Torquay.</i>	<i>Porthleven.</i>
<i>Hayling island.</i>	<i>Berry head.</i>	<i>Penzance.</i>
<i>Portsmouth.</i>	<i>Dartmouth.</i>	<i>Tol-Pedn-Penwith.</i>
<i>Calshot.</i>	<i>Prawle point.</i>	<i>St. Mary's (Scilly isles)</i>

Kanalærne:

Jersey.

England, W.-Kyst og Wales:

<i>Sennen cove.</i>	<i>Nash point.</i>	<i>Hoylake.</i>
<i>St. Ives.</i>	<i>Brilon ferry.</i>	<i>New Brighton.</i>
<i>Newquay.</i>	<i>Mumbles coastguard.</i>	<i>Runcorn.</i>
<i>Trevoise head.</i>	<i>Rhossili.</i>	<i>Liverpool.</i>
<i>Padstow.</i>	<i>Burry port.</i>	<i>Crosby light-vessel.</i>
<i>Port Isaac.</i>	<i>Tenby.</i>	<i>Formby light-vessel.</i>
<i>Bude.</i>	<i>Caldy island.</i>	<i>Preston.</i>
<i>Hartland coastguard.</i>	<i>St. Ann's head.</i>	<i>Blackpool.</i>
<i>Bull point.</i>	<i>Fishguard.</i>	<i>Fleetwood.</i>
<i>Ilfracombe.</i>	<i>Newquay (Cardigan).</i>	<i>Heysham.</i>
<i>Lynmouth foreland.</i>	<i>Aberystwyth.</i>	<i>Morecambe.</i>
<i>Weston-super-Mare.</i>	<i>Aversoch.</i>	<i>Barrow.</i>
<i>Avonmouth.</i>	<i>Carnarvon.</i>	<i>Walney island.</i>
<i>Newport.</i>	<i>South Stack.</i>	<i>Douglas (Isle of Man).</i>
<i>Cardiff.</i>	<i>Holyhead.</i>	<i>Ayre point (Isle of Man).</i>
<i>Penarth.</i>	<i>Point Lynas.</i>	<i>Ramsey (Isle of Man).</i>
<i>Nell's point.</i>	<i>Penmon.</i>	<i>Maryport.</i>
<i>Barry dock.</i>	<i>Hilbre light vessel.</i>	<i>N. S. Workington.</i>

Skotland, W.-Kyst:

<i>Little Ross lighthouse.</i>	<i>Ardrossan.</i>	<i>Glass island.</i>
<i>Mull of Galloway.</i>	<i>Greenock.</i>	<i>Rudh Ré lighthouse.</i>
<i>Port Patrick.</i>	<i>Kildonan.</i>	<i>Duntulm.</i>
† <i>Stranraer.</i>	<i>Campbeltown.</i>	<i>Stornoway.</i>
<i>Corsewall point.</i>	<i>Mull of Cantyre.</i>	<i>Ru Stoer (Stourhead).</i>
<i>Ballantrae.</i>	<i>Rhinn of Islay.</i>	<i>South Rona.</i>
<i>Corsewall point.</i>	<i>Rudha Mhail (Rhuvaui).</i>	

Skotland, N.- og E.-Kyst, med Orkney Øerne og Shetlands Øerne:

<i>Cape Wrath.</i>	<i>Helmsdale.</i>	† <i>Johnshaven.</i>
<i>Dunnet head.</i>	<i>Portmahomack.</i>	<i>Montrose.</i>
<i>Balta sound.</i>	<i>Tarbetness.</i>	<i>Scurdyness.</i>
<i>Whalsey.</i>	<i>Cromarty.</i>	<i>Arbroath.</i>
<i>Lerwick coastguard.</i>	<i>Nairn.</i>	<i>Fifeness.</i>
† <i>Lerwick harbour master.</i>	<i>Burghead.</i>	<i>Anstruther.</i>
<i>Hamnavoe.</i>	<i>Lossiemouth.</i>	<i>Methil.</i>
† <i>Scalloway.</i>	<i>Buckie.</i>	<i>Rosyth (H. M. S. Green-</i>
<i>Sumburgh head.</i>	<i>Port Knockie.</i>	<i>wich).</i>
<i>Fair isle.</i>	<i>Portsoy.</i>	<i>Grangemouth.</i>
<i>Noup head.</i>	<i>Banf.</i>	<i>North Berwick.</i>
<i>Stronsay (kun April til</i>	<i>Fraserburgh.</i>	<i>Cockburnspath.</i>
<i>September).</i>	<i>Peterhead.</i>	<i>Dunbar.</i>
<i>Kirkwall.</i>	<i>Collieston.</i>	<i>St. Abbs head.</i>
<i>Stromness (Orkney isles).</i>	<i>Aberdeen.</i>	<i>Eyemouth.</i>
<i>Cantick head.</i>	<i>Girdleness.</i>	<i>Burnmouth.</i>
<i>Broughness.</i>	<i>Stonehaven.</i>	<i>Isle of May.</i>
<i>Wick.</i>	<i>Gourdon.</i>	

Irland, N.- og E.-Kyst:

<i>Malin head.</i>	<i>Belfast.</i>	<i>Kilkeel.</i>
<i>Portrush.</i>	<i>Bangor (Orlock head).</i>	<i>Dublin.</i>
<i>Torr head. (Ballycastle).</i>	<i>Ballywalter.</i>	
<i>Black head.</i>	<i>Killough.</i>	

I r l a n d, S.- og W.-Kyst:

Queenstown.
Cork.Galley head.
Loophead.

Galway.

†Kun Telegrammer. * N. S. Natsignaler.

147. Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.

(N. t. M. Nr. 6. London 1936.)

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 Optagelse 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 foraarsaget ved Optagelsen af Minen.

6. Admiralitetet 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. 2/73 1935.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller
Bogs Nr.

England:

- N 2937^b Oceanic soundings (echo method) sheet 2^b; Indian and Western Pacific oceans.
 R 302 Anchorages in Gulf of Tartary.
 R 309 Australia. — Port Phillip, west channel.
 R 1286 Chile. — Tucapel point to Lora point.
 R 502 West Indies. — Carlisle bay.
 R 266 North America, East Coast. — Barnegat inlet to Albemarle sound.
 R 1544 West Indies. — Approaches to Panama canal from the Pacific.
 R 1551 New Brunswick. — St. John harbour and approaches.
 R 2228 Arctic Ocean. — Lofoten islands to Spitsbergen.
 N 5043 Diagram showing the state of the tides at Dover for every hour during the year 1936.
 T Supplement No. 1 to Malacca Strait Pilot.

Tyskland:

- R D. 5 Die Weser von Bremerhaven bis Elsfleth.
 R D. 250 Die Elbe von Tinsdahl bis Övelgönne.
 R Verzeichnis der Leuchtfeuer und Signalstellen aller Meere 1936.
 T III. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1935.

Tillæg.

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

148. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Tolke Dyb. Sømærke forsvundet.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Flæskegrund W.*, paa c. $54^{\circ} 52',_5$ N. $12^{\circ} 09',_5$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

149. (T). Danmark. Knudedyb. Sømærke forsvundet.

Den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Knudedyb*, paa c. $55^{\circ} 18',_0$ N. $8^{\circ} 21',_1$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART





AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

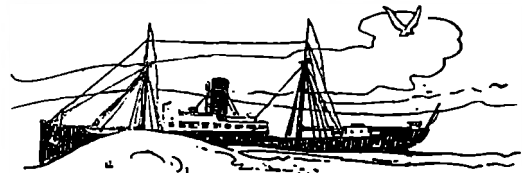
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

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.
TELEFON: 5455

København K.
TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



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*

Owners' &

Captains' **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 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKABVi undertegnede anbefale os med fersk 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 & H. C. Richardt.

KAAS & SØRENSEN

Skibsklarering

INDEHAVER

Kommission

G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELINGØR**Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank via å vis Posthuset

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordrup 3098Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ◀ Koks ◀ Cinders
Briketter ◀ Brænde

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: “Holmald”
Amallegade 36

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific”

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



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 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, Agents,

Various Consumers and Shipowners



5/-, post free



SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

DANISH MARITIME SERVICETELEGRAMS:
“AWAKE”

TELEPHONE 9361

TOLDBODGADE 19

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 4

TORS DAG 23. JANUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S »Svendborg«.
Dampskibsselskabet af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
Dampskibsselskabet »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jepsen A/S, Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jullandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
Dampskibsselskabet »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabriker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
Dampskibsselskabet af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
Dampskibsselskabet »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

DEN ENGELSKE KONGE

Fra alle Dele af Verden vil der i disse Dage blive vist England den dybeste Sympati. Kongen er død. En Fjerdedel af Jordens Befolkning har mistet deres Overhoved, og hele det britiske Imperium sørger. Men ikke blot Kong George V's egne Under-saatter saa op til ham med Beundring og Veneration, overalt i Verden respekterede man denne stille, fine engelske Gentleman, der havde øvet et Livsværk, som der altid vil staa Respekt om. Indenfor Skibsfarten vil man bestandig mindes den afdøde Konge med Taknemlighed, han har altid vist Interesse for Søen, dens Folk og det Arbejde, der udføres til Søs — en Interesse, han iøvrigt i fuldt Maal deler med sin Søn og Efterfølger, Kong Edward VIII. Kongen er død — Kongen leve, saaledes er Livets Gang, men idet vi ønsker den nye, sympatetiske Konge over det britiske Imperium al mulig Lykke til den store og ansvarsfulde Gerning, han i en yderst alvorlig Tid kom til at øve som Statsoverhoved for Verdens største Rige, bevidner vi ham og den kongelige Familie vor dybeste Medfølelse i det Tab, de personlig har lidt.

DØDENS HØST

Døden har iøvrigt gjort en rig Høst i den forløbne Uge blandt fremtrædende Mænd, og baade i Danmark og i England er en af de to Landes mest omtalte Mænd gaaet bort. Mange Lighedspunkter var der vel ikke mellem Borgbjerg og Kipling, men man kan med Rette sige, at de begge repræsenterede nogle af de mest fremtrædende Egenskaber hos de to Folk. Borgbjerg, den vidtfavnende, optimistiske Socialdemokrat, Kipling, den storstilede, geniale Skildrer af det britiske Imperium, gav begge to Udtryk for Bevælgelser, der har betydet overordentlig meget i vor Tids Liv. Begge vil gaa over i Historien som karakteristiske Repræsentanter for Tiden omkring 1900—1930, der har været saa rig paa Afveksling og hvor saa mange forskellige Anskuelser har kæmpet for at vinde frem. Og om dem begge gælder det, at de kan hvile paa »fuldgjorte Gerning«. — Var den første til at begynde med et Stridens Tegn, endte han med at blive anerkendt af alle for den Indsats, han uimodsagt har gjort, og om Kipling gælder det, at hvad han skrev ikke blot var for vor Tid, men ogsaa for kommende Generationer. Han vil faa sin Plads i Englands Historie Side om Side med Charles Dickens. Og saa meget kan vi sige, at det har givet et Stik i Hjertet paa de fleste gamle Shipping Folk, da de hørte, at »Havets Helle«s Forfatter ikke var mere.

FLAADEKONFERENCENS STATUS

Den store Flaadekonference giver det foreløbige Resultat, at alle Rustninger til Søs nu vil stige. Japanerne har forladt den, og de sejler nu deres egen Sø — Amerikanerne vil skabe Verdens største Flaade, Englænderne ligesaa, og i de allersidste Dage proklamerer Sovjet Rusland, at det ogsaa vil det!

Unægtelig, der er en lang Vej til Genève og Folkenes Forbund, og med megen Ængstelse maa man imødesee de Forhandlinger, der skal finde Sted i Genève

i de nærmeste Dage. Det Resultat, Flaadekonferencen fik, tyder ikke godt for de kommende talrige Konferencer.

VAREOMSÆTNINGEN MED UD- LANDET I 1935

Værdien af Vareomsætningen med Udlandet i 1935 og nærmest foregaaende Aar udgjorde efter den nu afsluttede foreløbige Opgørelse følgende Beløb:

	Samlet Indførsel Mill. Kr.	Udførsel af		Merind- førsel Mill. Kr.
		indentl. Varer Mill. Kr.	fremmede Varer Mill. Kr.	
1935.....	1329	1212 ¹⁾	54	63
1934.....	1354	1176	59	119
1933.....	1265	1163	50	52
1932.....	1142	1086	50	6
1931.....	1465	1260	73	132
1930.....	1729	1524	92	133

¹⁾ Heri medregnet Fisk, solgt direkte til Udlandet af danske Fiskere. Værdien heraf er endnu ikke opgjort, men anslås til samme Beløb, som i de nærmest foregaaende Aar, ca. 5 Mill. Kr.

Det vil af Oversigten fremgaa, at medens Værdien af Indførselen er gaaet 25 Mill. Kr. tilbage, er Udførselsværdien steget 31 Mill. Kr., saaledes at Merindførselen er formindsket med 56 Mill. Kr. til 63 Mill. Kr. Langt den største Del af Merindførselen stammer fra første Halvdel af Aaret, idet Indførselen i denne Periode steg stærkt, uden at en tilsvarende Bevægelse fandt Sted for Udførselen i samme Udstrækning. I sidste Halvdel af Aaret gik Indførselen derimod tilbage med 60 Mill. Kr., samtidig med at Udførselen var den samme som i 1934.

Den samlede Nedgang i Indførselsværdien, der som nævnt andrager 25 Mill. Kr., er Resultatet af højst forskelligartede Forskydninger i de enkelte Varegrupper, jfr. nedenstaaende Oversigt.

Forskydningerne kan henføres saavel til Prissvingninger som til Stigning eller Nedgang i de indførte Mængder. Selvom Prissvingningerne imidlertid kan have virket forskelligt for de enkelte Varer, maa Hovedparten af den samlede Nedgang i Indførselsværdien tilskrives Forandringer i de indførte Mængder, idet Engrospristallet for Importvarer i Gennemsnit for 1935 androg 138 ligesom i 1934.

Danmarks Handelsomsætning med de vigtigste Lande i de 3 sidste Aar fremgaa af nedenstaaende Oversigt. Ved Bedømmelsen af disse Tal maa det erindres, at Fordelingen paa Lande er bygget paa Oplysninger om, i hvilke Lande de omsatte Varer er henholdsvis købt eller solgt, uanset hvorfra disse Varer oprindelig stammer eller hvortil de forsendes.

Det vil af Oversigten fremgaa, at den i 1932 paa-begyndte Stigning i Indførselen fra Storbritannien er fortsat i 1935. Indførselen fra dette Land udgjorde i 1935 ialt 479 Mill. Kr. eller 72 Mill. Kr. mere end Aaret forud og 261 Mill. Kr. mere end i 1931. Ind-

førselen fra Tyskland er steget 4 Mill. Kr. i 1935, medens Importen fra Sverige og Finland (Træ) og de fleste øvrige for Handelen mindre betydende Lande er gaaet tilbage.

For Udførselens Vedkommende skal det nævnes, at Storbritannien, Rusland og Frankrig har formindsket Indkøbene i Danmark med henholdsvis 10, 3 og 4 Mill. Kr., medens de fleste andre Lande har købt væsentlig mere i 1935 end i 1934. Navnlig er Udførselen til Tyskland steget med 16 Mill. Kr., til Norge med 14 Mill. Kr., til Sverige med 7 Mill. Kr. og til Finland med 5 Mill. Kr.

FRAGTRATETALET FOR DEC. 1935

December 1934....	99.7	Juli 1935....	98.5
Januar 1935....	97.6	August —	98.2
Februar —	97.1	September —	99.8
Marts —	97.4	Oktober —	109.8
April —	98.1	November —	110.7
Maj —	96.8	December —	111.0
Juni —	98.0		

Fragtratetallet steg fra 110.7 i November til 111.0 i December.

Kulraterne til Sydeuropa var atter i December Gensland for et stærkt Fald, som bragte dem ned paa et betydeligt lavere Niveau end før Stigningen i September—Oktober. De nordeuropæiske Kulrater blev derimod liggende paa samme Niveau som i November. De øvrige Fragter viser ikke større Forandringer bortset fra en Fortsættelse af de foregaaende Maaneders stærke Stigning for vestindisk og særlig for transatlantisk Timecharter.

REKORDAAR FOR KØBENHAVNS HAVN

Den endelige Opgørelse over Trafiken paa Havnen i 1935 viser, at det forløbne Aar har været et Rekordaar.

Til Havnen ankom ialt 25,432 Skibe paa tilsammen 7,452,041 Netto Reg. Tons, heraf 15,924 Skibe paa 2,345,496 Tons fra Indlandet og 9508 Skibe paa 5,106,545 Tons fra Udlandet. Det er en Fremgang paa 386,474 Tons i Forhold til 1934, da Trafiken androg 7,065,567 Tons, og for første Gang naaede over de 7 Millioner Tons. Der var da en Fremgang paa 333,463 Tons i Forhold til det foregaaende Aar. Til yderligere Illustration af Trafikens stærke Vækst kan anføres, at den siden 1930, altsaa i Løbet af fem Aar, er steget med ca. 1 Million Tons.

Opgørelsen over Godsomsætningen over Københavns Havn for hele Aaret foreligger endnu ikke, men Tallene for de første tre Kvartaler viser, at der er eksporteret til Indlandet 424,199 Tons, importeret fra Indlandet 541,575 Tons og fra Udlandet 2,869,830 Tons, hvilket ogsaa er Fremgang.

Værdien af Danmarks Handelsomsætning med forskellige Lande i Aarene 1933, 1934 og 1935.

	1935		1934		1933	
	Samlet Indførsel 1000 Kr.	Samlet Udførsel 1000 Kr.	Samlet Indførsel 1000 Kr.	Samlet Udførsel 1000 Kr.	Samlet Indførsel 1000 Kr.	Samlet Udførsel 1000 Kr.
Tyskland	292,463	204,757	288,311	188,574	287,195	158,134
Storbritannien	478,909	727,039	407,092	736,604	355,660	777,823
Norge	33,520	54,953	27,645	41,345	28,517	30,668
Sverige	88,830	82,165	193,253	75,462	88,710	57,982
Finland	22,684	18,269	24,273	13,506	15,614	11,392
Europæisk Rusland	28,193	713	39,126	3,954	44,229	7,313
Polen og Danzig	25,959	8,406	29,831	7,946	25,777	7,780
Holland	40,214	13,637	48,377	12,383	48,283	16,321
Belgien-Luxemburg	29,392	19,127	37,441	16,874	41,703	27,902
Frankrig	36,212	11,618	40,649	15,393	35,709	13,913
U.S.A.	69,719	9,446	82,259	11,011	76,004	7,639

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Situationen paa Fragtmarkedet er i det store og hele uforandret. De lange oversøiske Trades er stadig ret tilfredsstillende, hvorimod Forholdene i de europæiske Markeder er elendige, og det skulde ikke undre, om man i de kommende Maaned er vil blive Vidne til Oplægning af mindre og mellemstore Baade.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

Canada/Northern Range & Gulf/Vestindien. Fra St. Lawrence er Befragterne stadig villige til at slutte for enhver Position fra Maj til November til Minimalraterne, men Redernes Interesse for saadan Forretning er i Aftagende, i hvert Fald for Lastning senere paa Sæsonen. Der blev derimod sluttet $\frac{3}{4}$ Baade for Lastning fra April til Maj paa Basis af Minimalraten.

Fra St. John/Halifax cirkulerer stadig en Række Ordre for prompt Lastning. St. John til Avonmouth og Cardiff har betalt 2/3d. for Janr/Febr., og St. John eller Northern Range Havn har betalt 2/- til Antærp, Option p. p. U.K. til 2/1d. Disse Forretninger kan gentages.

Fra Northern Range er det stadig Scrapjernsforretningerne, der spiller Hovedrollen. Markedet er støt, og Raterne hævede. 6000 Tonner fik \$5:- fra 1 Havn Florida til Genoa, og 6500 Tonner sluttede fra South Atlantic til Glasgow eller Adrossan til 14/6d. Der noteres fremdeles en Række Ordre til uforandrede Rater. Til Østen noteres fra 1 Havn Northern Range og 1 Havn Golfen til 2 Havne Japan \$3.15 fio.

Golfen er aaben for Tonnage til Japan for Fosfat og noterer omkring 11/d. til 1/2 Lossehavne, hurtige Expeditioner.

Fra Vestindien er amerikanske Befragtere aabne for Tonnage og noterer bl. a. Cuba p. p. U.K. 14/d. Febr. San Domingo har taget flere Baade paa omkring 55/6500 Tons til Rater omkring 13/9d. til 13/6d. beroende paa Størrelse og Lastetermin.

River Plate. Stillingen paa dette Marked er stadig utilfredsstillende, og den disponible Tonnage overstiger desværre langt den minimale Efterspørgsel, der findes. Minimalratesystemet viser her, hvad det virkelig er værd, idet det er uden for enhver Tvivl, at Raterne nu vilde have været nede i omkring 11/-, hvis denne Plan ikke havde eksisteret.

Der var i Slutningen paa Ugen nogen bedre Efterspørgsel, men da det hovedsagelig var for Marts/April Lastning, hjælper dette jo ikke de Skibe, som allerede har ligget dernede i lang Tid og ventet paa Last.

Til Destinationer uden for Minimalrate Rangen er Efterspørgslen ogsaa begrænset. Santa Fe/Montreal har faaet Tonnage til 18/3d. paa Linsædbasis, og Up River/Pacific noterer omkring 15/- for Febr./Marts Lastning.

Af andre Begivenheder af Interesse noteres Afslutningen af en 6000 Tonner fra Up River til Braila til 19/9d. Der kan placeres endnu en Baad paa omkring 5500 Ts., hvorfor noteres 19/6d.

Vestkysten af Sydamerika. Markedet er uforandret med 20/-opnaelig fra Chile til sædvanlige Range Europa. Til Staterne noteres ogsaa stadig \$4:- for Febr. og Marts Tonnage.

Nordpacific. Efterspørgslen efter Korntonnage fra Vancouver til Europa er næsten helt faldet bort. Sidste Slutning var til 21/6d., men Befragterne holder sig nu tilbage i Haab om at opnaa lavere Rater.

Ogsaa for Fio. Forretningerne fra British Columbia til Europa ligger Raterne svagere, men hidtil har det dog ikke været Befragterne muligt at faa Tonnage til under 21/6d.

Transpacific ligger i Overensstemmelse med de andre udgaaende Markeder fra Nord Pacific ogsaa lidt svagere, men i denne Sektion synes Rederne at være mere modstandsdygtige og forlanger de tidligere gældende Rater opretholdt.

Iøvrigt noteres lumber British Columbia/Northern Range, men den noterede Rate \$10.50 à \$11: synes ikke at udøve nogen Tiltrækning paa Rederne. Til Sammenligning kan ogsaa nævnes, at Intercoastal Conferens Rate er \$13:- per Mille.

Østen Indien. Soyabønne Markedet var lidt livligere. Dansk Baad paa ca. 6,500 Tons fik 26/3d. for Marts-lastning til Rotterdam eller Hamborg, men 8,000 Tons Febr. Baad fik 26/9d. — Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage, men Rederne holder ud for omkring 27/6 for Febr. og 27/- for Marts.

Ris fra Saigon har taget en Række Baade for Febr. og Marts Lastning i den forløbne Uge. Bedste Rate var 27/- via Cape eller 28/- via Suez til Bordeaux/Dunkirk Range. Markedet er stadig fast, og med den ringe Tonnagemængde, der findes i Østen, skulde det ikke være udelukket, at disse Rater stadig vil stige lidt.

Burmah Ris Befragterne er aabne for Tonnage til Continentet til omkring 24/6d. a 25/-.

Madras Kyst Befragtere har taget endnu en Januar Baad til 26/- og er aabne for yderligere Tonnage saavel for Febr. som for Marts Tonnage til samme Rate.

Australien. Efterspørgslen paa dette Marked er jævnt støt, og Befragtingernes Antal i den forløbne Uge beløber sig til 7 Baade. En enkelt tidlig Baad fik 9d. over Minimalraten, men iøvrigt var Minimalraten den Basis, paa hvilken Forretningerne afgjordes.

De forskellige australske Ore-Forretninger ligger uforandrede paa \$4.40 Whyalla/Baltimore, og omkring 9/6d. Whyalle/Japan.

Ny Kaledonia/Baltimore eller New York er aabne for Tonnage til omkring 27/6d, men det kniber tilsyneladende at skaffe Tonnage til denne Rate.

Sydafrika. Fra Kilindini noteres 18/- til U.K. og 20/- til Montreal.

Europa. Disse Markeder er desværre elendige. Det synes nu, som Forhandlingerne mellem de engelske Kulmineejere og Arbejderne vil føre til en fredelig Btlæggelse af Striden, og det er muligt, at dette vil medføre lidt mere Liv i Forholdene, idet Uroen i Anledning af disse Forhandlinger har medført, at de engelske Hjemmeforbrugere har opsamlet store Reserver af Kul, som er udbragte Exporten, hvad der har skabt visse Størvanskeligheder.

Fra Sortehavet har Russerne taget en enkelt Baad for Korn til U.K. til 9/6d., men iøvrigt er Markedet herfra meget trist. Donau opererer slet ikke for Tiden.

De forskellige Middelhavsforretninger ligger ogsaa stadig paa et ruinerende lavt Niveau, og Jordnødder fra Saloume til U.K./Cont. vil ikke op over 21/6d., til hvilken Rate der sluttedes Marts-tonnage.

De forskellige Kulmarkeder ligger uforandret. Tynne/København har faaet 3,800 Tonner til 4/-.

Der kommer stadig kun faa Trælastorder i Markedet, men for de enkelte Ordre, der er dækkede, er det dog lykkedes at gennemføre Minimalraten.

Timecharter. Vestindia Markeder er ret livlige. 2,800 Tonner har faaet \$1.35 for Rundtur, og 5,000 Tonner er sluttet til \$1.20 for lignende Forretning. Trip across Forretningerne ligger svagere, 8,000 Tonner fik bl. a. \$1.15.

For stor Dieseltonnage noteres stadig omkring 4/- for Periode.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Smaaskibene vil forhøje deres Fragtrater

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har afholdt sin aarlige Generalforsamling i Nykøbing F. Det vigtigste Punkt i Forhandlingerne var en Drøftelse af Fragtraterne. De stærkt forøgede Udgifter i den sidste Tid paa mange af Smaaskibenes Udgiftsposter — Tovværk, Sejldug, Maling, Motordele, Proviant osv. — har gjort en Revision af Raterne aktuel, og paa Generalforsamlingen er fremsat forskellige Forslag om Forhøjelse af Raterne paa en Række Punkter.

Dansk Lufttrafik

Det Danske Luftfartselskab Akts. har i 1935 befordret 15,266 Passagerer mod 15,814 i 1934.

Flyvningernes Kilometerantal var 402,755 mod 297,965, og der var befordret 92,460 kg Bagage, 48,551 kg Post og 64,730 kg Gods og Aviser mod henholdsvis 53,861 kg, 28,335 kg og 33,982 kg i 1934.

Paa Kastrup Lufthavn har der i 1935 været 27,500 ind- og udgaaende Passagerer imod knapt 27,000 i 1934, 16,500 i 1933 og godt 9000 i 1932.

Ny norsk Bestemmelse

I Følge den nye Tarifaftale med Last- og Losscearbederne i de fleste norske Havne — der traadte i Kraft 14. December i Fjor — skal Skibe paa over 150 Tons d.v. anvende Folk fra Land til Udførelse af Lastning og Losning. Udviklingen i Retning af at sætte en Stopper for Adgangen til at benytte et Skibs eget Mandskab til saadant Arbejde, har altsaa nu bredt sig ogsaa til Norge

Den oplagte Verdenstonnage

I Henhold til »Daily Freight Register« var der i Begyndelsen af hver Maaned i det nu forløbne Aar af Verdenstonnagen oplagt som følger:

Maaned	Brutto Tons	% af Verdenstonnage
Januar	6,507,000	11
Februar	6,721,000	11
Marts	6,942,000	11
April	7,283,000	12
Maj	6,719,000	11
Juni	6,719,000	11
Juli	6,380,000	11
August	5,580,000	9
September	5,363,000	9
Oktober	5,409,000	9
November	5,247,000	9
December	5,010,000	8

Svensk Skibsbestilling i Aalborg

I en længere Aarrække har Rederiet Axel Brostrøm & Søn opretholdt regulær Trafik mellem Göteborg og Skotland—Aberdeen og Dundee, i de sidste Aar tillige West Hartlepool.

Det første Skib, der besejlede denne Line, var Damperen »Femern«, som tilhørte det ældste Brostrøm Rederi, Ångbåts A/B »Femern«. »Femern« gik imidlertid ud efter en Kollision og i de sidste Aar har den 1040 Tons Damper »Framnäs« besørget Trafiken.

Godsmængden er imidlertid i de senere Aar steget saa stærkt, at man har maattet anskaffe et nyt Skib, og Fern A/B har derfor bestilt et Motorskib hos Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri A/S.

Dets Dimensioner bliver: Længde 200' 0", Bredder 33' 0". Det skal bygges til Lloyds Registers højeste Klasse, special survey, og det skal leveres 1. Oktober i Aar.

Norsk Trællestexport til Sydafrika

Norske case-board-Fabrikanters Forening har andraget om Bevilling af en Statsstøtte paa 25,000 Kr. pr. Aar i 2 Aar til Udsendelse af en branchekyndig Mand til Sydafrika til at gøre Propaganda for norske case-board og anden norsk Trællest paa det sydafrikanske Marked, idet Foreningen mener, at der kan opnaas et betydeligt forøget Salg af disse Varer fra Norge til Sydafrika.

Ministeriet mener, at dette Arbejde i det mindste i Hovedsagen kan udføres af Norges konsulære Repræsentanter i Sydafrika og især af Generalkonsulatet i Cape Town. Imidlertid mener man, at det var ønskeligt, at Generalkonsulatet i den første Tid blev bestaaet af en branchekyndig Mand, som kunde udføre det forberedende Arbejde.

Brislinge-Flskeriet

Formanden for Dansk Fiskeriforening, Kutterfører M. C. Jensen oplyser, at det til Trods for de store Mængder Brislinger, der er fanget i den sidste Tid, er sløjt med det økonomiske Udbytte. Priserne er nemlig minimale. I Fjor betalte Tyskland en ret høj Pris for Brisling. Men i Aar har det været umuligt at udføre dertil. En Del af Fangsten har maattet afsættes herhjemme til Konserver-

fabrikerne, og Prisen har kun været ca. 1.50 Kr. pr. Kasse à 20 kg. Andre betydelige Partier er gaaet til Sverige til 1 Kr. pr. Kasse, hvad der giver et højst utilfredsstillende Resultat.

A/S Atlas

Overingeniør Nikolaj Jørgensen, der den 1. Januar havde været ansat i A/S Atlas i 36 Aar, er efter eget Ønske fra-traadt den daglige Ledelse af Selskabets Afdeling for Køleanlæg, men Hr. Jørgensen vil vedblivende være knyttet til Selskabet som Kommitteret.

Ingeniør, cand. polyt. K. Ingerslev er derefter ansat som Afdelingsingeniør for nævnte Afdeling. Endvidere er der meddelt Kontorchef Peter Witte Prokura i Forening med en af Direktørerne.

B. & W. skal bygge to Tankbaade til Norge

Et Stavanger- og et Flekkefjordrederi har efter Forlydende kontraheret hver sin Tankbaad hos Burmeister & Wain.

Esbjerg-Kutterne

Ved Esbjerg Havn er man begyndt at se lidt lysere paa Situationen. Det synes nu, som om der er Udsigt til en lille Bedring i Fiskeriet. De Kuttere, der i den sidste Tid er kommet ind til Fiskeriauktionen, har næsten alle haft gode Laster, der gennemgaaende har indbragt et Par Tusind Kr., og enkelte Baade har været oppe paa 7—8000 Kr. Det er Lyspunkter, der naturligvis hilses med Tilfredshed.

Skibssalg til Sverige

Kaptajn Eli Christensen, Ammel, har solgt det ham tilhørende Motorskib »Lizzie« til Kalmar, Sverige. »Lizzie« er bygget i Holland og maaler 66 Netto Tons. Overtagelsen ventes at ville finde Sted i Løbet af et Par Dage.

Skibssalg til Portugal

3m. MS. »Elin« af Svendborg er i disse Dage solgt til Portugal. Prisen er efter Forlydende 3550 Lstr. »Elin« maaler 310 BRT. og er en af de største danske 3-mastede Skonerter. Den ejedes af Rederiaktieselskabet »Eline« i Svendborg, et af de A. E. Sørensen'ske Selskaber.

»Elin« blev bygget af N. A. Nielsen paa Thuro i 1919 og skal som ny have staaet i 360,000 Kr. Oprindelig hed den »Else«, ejedes af et Aktieselskab — senere af E. C. Hansen, Thuro.

Dansk—svensk Samarbejde

Svenska Petroleum A. B. Standard, der har overtaget Skånska Petroleum's Aktiebolags Virksomhed, har ifølge »Göteborgs Handels- og Sjøfarts Tidning« ansøgt Regeringen om Tilladelse til at lade danske Tankskibe, Tankpramme og til Prammene nødvendige Bugserdampere gaa i Kystfart med Benzin og Petroleum mellem Helsingborg, Karlshamn, Kalmar, Oscarshamn, Halmstad og Varberg.

Ny Linie Gdynia-Göteborg

Det polske Rederi »Zegluga Polska«, Gdynia, har aabnet en Linie fra Gdynia til Sverige, med Anløb Malmö og Göteborg.

Meget Arbejde paa »B. & W.«s Værft

Paa Burmeister & Wains Skibsværft paa Refshaleøen er beskæftiget et betydeligt Antal Arbejdere med Nybygninger, Reparationer og Eftersyn, bl. a. det 12,000 Tons store Tank-Dieselmotorskib, »Rozane« af Le Havre, som skal have en meget stor og gennemgribende Reparation. Holm & Wonsilds Damper »Astrid« er ligeledes til Reparation, og desuden ligger ved Værftet under Reparation A. P. Møllers 12,000 Tons Tank-Motorskib »Christine Mærsk«, Dampskibet »Mariaholm«, der tilhører »Den svenske Amerika-Line«, det norske 8000 Tons store Dieselmotorskib »Hindanger« af Bergen, Islandsdamperen »Gullfoss«, Øresunds-selskabets Damper »Sverige« og Skibsreder L. R. Schmidts Damper »Prins Knud« af København, og hver Dag bringer nye.

Karantænebestemmelser i Panama Kanalen

Sundhedsmyndighederne i Kanalzonen har 23. November f. A. udslett Bekendtgørelse om Karantæneforanstaltninger i Kanalzonen. De har følgende Ordlyd:

*To Steamship Agents Masters and others Concerned:
Prevention of Introduction of Bubonic Plague.*

1. Special regulations to prevent the introduction of bubonic plague into the Canal Zone, supplemental to Rule 117, quoted below from "Rules and Regulations Governing Navigation of The Panama Canal and Adjacent Waters," are hereby promulgated:

"Rule 117. Protection against Rodents: Vessels from any port, except from ports of the Republic of Panama which are known by the quarantine officer to be free from quarantinable disease, when lying at wharves in the Canal Zone waters or in the ports of Panama and Colon, Re-

public of Panama, shall exercise the following precautions to prevent the coming ashore of rats and other rodents: The vessel shall be breasted off in such a manner that no part of it is nearer than four feet to the wharf or to any other vessel; immediately after docking, rat-guards in good condition and of design approved by the Chief Quarantine Officer, shall be placed on all mooring lines leading from the vessel to the wharf or to another vessel, and shall be secured in such manner as to prevent rats from passing along the lines, and shall be so located as not to overhang the wharf or another vessel or to be nearer thereto than three feet; such rat-guards shall be maintained on the lines as long as the vessel remains at the wharf; all freight gangways, save-alls, catch-alls, cargo chutes, hose and other gear which might serve as routes of passage for rats from the vessel shall, at all times when not in use, be hoisted in such manner as to render passage of rats impossible, provided that such gear may remain unhoisted for short intervals during the daytime if watchmen are stationed for the purpose of preventing rats from leaving the vessel along this gear; all passenger gangways shall be well lighted and when it is necessary to leave them down after night-fall they shall be continuously guarded by watchmen in such a manner as to prevent rats from leaving vessel."

The pratique granted vessels from plague infected ports to dock under the conditions outlined above, will be provisional only; failure to comply with the above regulations may result in the cancellation of such provisional pratique and the vessel being moved from the dock to an anchorage in the bay, in addition to the liability of prosecution.

2. All Rat-Attractive or Rat-Harboring cargo loaded at plague-infected port which discharged at Panama Canal ports will be fumigated immediately upon discharge with hydrocyanic acid gas for destruction of rodents before it is stored on or removed from a Canal dock, or transferred to another ship. "Rat-Attractive" cargo embraces all articles of food customarily eaten by rats, particularly grains, legumes, bulb products as onions and garlic, nuts and similar foodstuffs. "Rat-Harboring" cargo embraces all bulk materials or general cargo which is loosely baled, bagged or crated.

Ny Chef

Det islandske Dampskibsselskabs Afdeling i København har skiftet Leder, idet den hidtilværende Direktør, Hr. L. Fanøe, er traadt tilbage, og i hans Sted er udnævnt hidtilværende Fuldmægtig J. Gudbrandsson.

Hr. Gudbrandsson har arbejdet i Selskabet gennem en meget lang Aarrække, deraf en Del Aar i Udlandet.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i December Maaned 1935

Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i December Maaned 1935 har været henholdsvis 69,539 Tons og 316,496 Tons.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i November Maaned androg 9,327 Tons til en Værdi af 9,247,750 G., Udførslen 403,397 Tons til en Værdi af 17,091,905 G.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes ca. 4,300 Tons Sild, ca. 30,000 Tons Erts, ca. 10,000 Tons Svovlkoes, ca. 4,500 Tons Kcl, ca. 1,900 Tons Koks, ca. 1,300 Tons animalsk Fedt, ca. 1,600 Tons Gødningstoffer, ca. 1,500 Tons Træ, ca. 1,600 Tons Papir, ca. 2,400 Tons Jern.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes ca. 2,800

Tons Hvide, ca. 8,900 Tons Rug, ca. 28,900 Tons Byg, ca. 17,900 Tons Havre, ca. 2,000 Tons andet Korn, ca. 1,500 Tons Ærter, ca. 2,700 Tons Bønner, ca. 2,100 Tons andre Bælgfrugter, ca. 15,200 Tons Mel, ca. 158,000 Tons Kul, ca. 1,070 Tons Koks, ca. 1,300 Tons Parafin, ca. 3,100 Tons Olie, ca. 2,200 Tons Ammoniak, ca. 2,700 Tons Gødningstoffer, ca. 54,100 Tons Træ, ca. 5,600 Tons Jern.

Polens Kuleksport i December Maaned 1935

Talene for de fra Polen i December Maaned 1935 eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var i 1000 Tons:

Østrig	94	Belgien	39
Czekoslovakiet	16	Holland	6
Tyskland	3	Schweiz	3
Sverige	236	Italien	58
Norge	61	Jugoslavien	6
Danmark	51	Algier	4
Island	3	Argentina	11
Finland	12	Bunkerkul	68
Letland	3	Ialt	700
Estland	2	Danzig	22
Frankrig	94	Ialt	760

Dansk Styrmandsforenings Generalforsamling

Dansk Styrmandsforening holdt forleden Aften i Odd Fellow-Palæet i København sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Sandholt.

Forretningsfører H. Christiansen aflagde Beretningen, hvor han gennemgik de forskellige Punkter, der i særlig Grad havde haft Interesse.

Der er i Aarets Løb optaget 94 nye Medlemmer, medens der er afgaaet 83.

Formanden, Styrmand Bang, som aflagde Regnskabet, oplyste, at det balancerede med 90,695 Kr.

Efter at der var blevet givet enstemmig Decharge, bragte flere af Medlemmerne Bestyrelsen og Forretningsfører Christiansen en varm Tak for Ledelsen af Foreningen.

I Aarets Løb er nogle af Bestyrelsens Medlemmer fra- traadt. Bestyrelsen har derfor suppleret sig med Styrmand R. B. Stephansen, J. Lauritzens Rederi, Styrmand H. Bager i »De danske Statsbaner« og Styrmand C. A. Lang i Rederiet A. P. Møller.

PERSONALIA

Dødsfald

Fhv. Havneassistent C. L. Damm, Frederikshavn, er død, 77 Aar gammel. Den afdøde har i 40 Aar gjort Tjeneste ved Havnen. Han er kendt viden om for sine Skibsinde- ller, som navnlig fandt Vej til Udlandet og bl. a. til det kejserlige Museum i Berlin, Museerne i Hamborg og Allona, men derimod ikke til danske Museer.

Tilbagetræden

Efter hvad vi erfarer, har Direktør Chr. Schmiegelow — at regne fra 1. Januar — trukket sig tilbage fra Direktionen af »Det østasiatiske Kompagni«, men vil stadig være Medlem af Selskabets Bestyrelse.

POSITIONSLISTE PR. 21. JANUAR 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. Aalborg, ank. Gdynia 17.1.
s.s. Aalborghus, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aaro, Thomsen, afg. Danzig 11.1. til La Rochelle.
s.s. Aase, pass. Gibraltar 12.1.
m.t. Aase Mærsk, ank. Bowling 9.1.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Shanghai 20.1.
s.s. Agnete, afg. Danzig 9.1. til Antwerpen.
s.s. Agnete Mærsk, afg. Palæstina 6.1.
s.s. Alabama, afg. Rio de Janeiro 11.1. til Bahia.
m.s. Alexandra, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Alfa, pass. Dungeness 14.1.
s.s. Algarve, afg. Gdynia 16.11.
s.s. Alice Mærsk, ank. Manchester 11.1.
m.s. Almena, ank. Lissabon 5.1.
s.s. Alsia, Heindorn, ank. Hamburg 17.1.
s.s. Allsund, Nielsen, ank. Caibarien 18.1.
s.s. Amalienborg, ank. Nørresundby 20.1.
m.s. Amerika, Borch, ank. New Westminster 13.1.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Curacao 5.1.
s.s. Anna, ank. Oslo 10.1.

B

m.t. Anna Mærsk, ank. Shanghai 6.1.
m.s. Annam, Kragelund, ank. Hamburg 18.1.
s.s. Anne, Skrueskade 20 m SV for Bishop Rock 14.1. til Clyde.
s.s. Argentina, afg. Las Palmas 5.1.
m.s. Arizona, afg. Kambo 8.1.
s.s. Arnold Mærsk, ank. Gdynia 10.1.
m.s. Asia, Hansen, ank. Kbhvn. 14.1.
s.s. Askø, Hansen, ank. Kbhvn. 18.1.
s.s. Aslaug, rapp. 70 m fra Lands End 9.1. til Jaffa.
m.s. Asnæs, ank. Runcorn 18.1.
m.s. Astoria, Jensen, afg. Buenos Aires 10.1.
s.s. Astrid, Madsen, ank. Kbhvn. 15.1.
m.s. Australien, Rasmussen, afg. Aden 14.1. til Singapore.
m.s. Ashbjørn, Bjark, ank. Christobal 19.1.

s.s. Bellona, Naskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. Benedikt, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
m.t. Bente Mærsk, pass. Istanbul 2.1.
s.s. Bergenhus, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Bes, pass. Southend 13.1.
s.s. Betty, afg. Douala 13.1.

NYHAVNS SKIBSHANDEL**A. Aldenberg**

Nyt og brugt Skibsinventar, Tovværk, Staalline, Brændselsolie, Smøreolie, Tvist, Maskinpakning, Farve og Aarer. Samt alt i Skibsprovantering. Fortoldet og paa Udførsel.

Nyhavn 13 - Telefon Byen 3214

s.s. *Betty Mærsk*, ank. New York 9.1.
 s.s. *Birgitte*, ank. Antwerp 8.1.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. London 17.1.
 s.s. *Bodil*, ank. Las Palmas 13.1.
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Lysaker 17.1.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Hamburg 18.1.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. London 11.1.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 15.1. til Ghent.
 s.s. *Brasilien*, afg. Stavanger 19.12.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Philadelphia 10.1.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Rotterdam 17.1. til Kbhvn.
 s.s. *Britta*, ank. Hull 14.1.
 s.s. *Broholm*, ank. Valencia 12.11.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Guantanamo 18.1.
 s.s. *Brynhild*, afg. Manchester 14.1.

C

m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Los Angeles Harbor 15.1. til Panama Kanal.
 m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, ank. Pernambuco 31.12.
 s.s. *Carmen*, ank. Port Talbot 13.1.
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Batum 5.1.
 m.s. *Chastine Mærsk*, pass. Skagen 14.1. sydg.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Wallaro 11.1.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. East London 11.1.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Havana 20.1.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Dieppe 20.1.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Oran 9.1.
 s.s. *Clara*, Johansen, pass. Helsingør 20.1. p. R. t. Antwerp.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Ruchland N. Z. 15.1.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, ank. Gandia 12.1.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Zeebrügge 20.1.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Cebu 16.1. til Dunkirk.
 m.t. *Danmark*, ank. Kbhvn. 20.1.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 m.s. *Dora*, ank. Marseille 13.1.
 s.s. *Dorrit*, afg. Southampton 14.1.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Castellon 9.1.
 s.s. *Ebro*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Edith*, pass. Finisterre 9.1.
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Danzig 8.1.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Palæstina 7.1.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Gdynia 13.1.
 s.s. *Elsborg*, ank. London 20.1.
 s.s. *Else*, ank. Tuborg 15.1.
 s.s. *Emanuel*, ank. Setubal 20.1.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Fredericia 9.1.
 m.t. *Emma Mærsk*, ank. Osaka 10.1.
 s.s. *Energi*, ank. Oporto 12.1.
 m.s. *England*, Stengade, afg. Kbhvn. 20.1. til Danzig.
 s.s. *England*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Enigheden*, ank. Aviles 20.1.
 s.s. *Erna*, afg. Fort de France 2.1.
 s.s. *Erindring*, ank. Kristianssand S. 21.1.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Port Said 19.1. til Marseilles.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Themsen 4.1.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Port de Bouc 18.1.
 s.s. *Estrid*, afg. Marseilles 8.1. til Konakri.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton 15.1. til St. Thomas.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 s.s. *Fana*, Korff, afg. Nordenham 18.1. til Skien.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, afg. Aden 16.1. til Suez.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Marseilles 19.1.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Kbhvn. 14.1.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Danzig 16.1.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freja*, afg. Cardiff 6.1. til Port Lyautey.
 s.s. *Frigga*, i Dok i Helsingør siden 4. Jan. 1936.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. 1. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,10
NEWYORK.....	454,00	AMSTERDAM.....	308,10
BERLIN.....	182,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,75	HÆLSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	147,80	PRAG.....	18,95
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,90

G

s.s. *Garonne*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Georgia*, ank. Klaipeda 14.1.
 s.s. *Gerda*, ank. Valencia 10.1.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Garston 16.1.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manilla 3.1.
 s.s. *Gorm*, afg. Danzig 11.1. til Garston.
 s.s. *Grete*, afg. Conakry 13.1.
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Palma, Majorca 16.1.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, afg. Boston 6.1.
 s.s. *Gunhild*, pass. Dunnet Hd. 12.1.
 s.s. *Gunvor*, ank. St. Louis du Rhone 14.1.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Halifax 9.1.
 s.s. *Gyda*, afg. Alexandria 6.1. til Jaffa.

H

s.s. *H. II .Petersen*, ank. Helsingør 19.1.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Flensburg 20.1. til Gdynia.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten fra Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Holland*, Andersen, afg. Norrkøping 18.1.
 s.s. *Haus Mærsk*, afg. Nørre Sundby 9.1.
 s.s. *Harald*, afg. Aarhus 15.1.
 s.s. *Harriet*, ank. Valencia 2.1.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Blyth 12.1.
 m.s. *Herdis*, rapp. 25 m SW for Niton 12.1. til Hull.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Deranhoug-Tyne 11.1.
 s.s. *Hindsholm*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Gijon 7.1.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Corvo 17.1. p. R. t. London.
 m.s. *Indien*, Bronér, forv. afg. Spezia 20.1.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Ceuta 15.1. til Brist.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Kbhvn. 7.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Kbhvn.
 s.s. *Inger*, ank. Beckton 7.1.
 s.s. *Ivar*, afg. New York 18.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, forv. ank. Port Said 15.1.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Blyth 19.1.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Rotterdam 13.12.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Aarhus 16.1.
 s.s. *Jenny*, ank. Castillon 8.1.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. London 6.1.
 s.s. *Johanne*, pass. Høltenu 12.1.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Antwerpen 11.1.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Seattle 2.1.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Singapore 18.1. til Bangkok.
 s.s. *Jutta*, ank. Valencia 10.1.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Beckton 17.1.

K

s.s. *Karen Toft*, ank. Ventspils 17.1.
 s.s. *Kai*, Friis, ank. Tyne 20.1.
 s.s. *Karla*, ank. Bryssel 14.1.
 s.s. *Katholm*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, afg. Tyne 7.1.
 s.s. *Kirsten*, afg. Cardiff 9.1.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Cardiff 9.1.
 s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), ank. Boness 17.1.
 s.s. *Knud*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Frederiksen, ank. Singapore 17.1.
 s.s. *Laura*, pass. Panama 5.1.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. London 11.1.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Dakar 9.1.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Immingham 8.1.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Liverpool 8.1.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Antwerp 16.1.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Lilian*, ank. Mantyluoto 14.1.
s.s. *Lilleborg*, afg. Valencia 14.1.
s.s. *Limfjorden*, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *London*, Hansen, ank. Danzig 10.1.
m.s. *Louisiana*, afg. B. Aires 13.1.
s.s. *Lynæs*, pass. Skagen 8.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, fr. Havne-Kbhvn.-Østersøen.
s.s. *Maine*, ank. Liverpool 11.1.
s.s. *Maja*, afg. Hangø 14.1.
m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Dunkirk 15.1.
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. St. John 17.1.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Mogadiscio 11.1.
s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
s.s. *Maria Toft*, ank. Gravesund 8.1.
s.s. *Marie*, afg. Malta 13.1.
m.l. *Marie Mærsk*, afg. Port Arthur 5.1.
s.s. *Maryland*, ank. Portland Me. 10.1.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Kbhvn. 18.1.
s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Alexandria 5.1.
m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Port Said 20.1.
s.s. *Møen*, Kbhvn.-Stege-Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, ank. Blyth 16.1.
s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Arcahan 16.1.
s.s. *Najaden*, afg. Tyne 14.1.
s.s. *Nancy*, afg. Viborg 14.1.
s.s. *Nautic*, pass. Gibraltar 11.1.
s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Le Havre 20.1.
s.s. *Nelly*, ank. Oslo 13.1.
s.s. *Neptun*, ank. Svendborg 6.1.
s.s. *Nerma*, afg. Odense 11.1.
s.s. *Nevada*, afg. Madeira 13.1. til Kbhvn.
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Manilla 3.1.
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Panama Canal 5.1.
s.s. *Niobe*, ank. Klaipada 12.1.
m.s. *Nora Mærsk*, afg. San Pedro 29.12.
m.s. *Nordbo*, ank. Balbao 3.1. til Liverpool.
s.s. *Nordborg*, pass. Ushant 20.1.
s.s. *Norden*, ank. New York 31.12.
m.s. *Nordfarer*, afg. Iquique 6.1. til Hawaii.
m.s. *Nordhavet*, afg. New York 4.1. til Lissabon.
m.s. *Nordhval*, afg. Tocopilla 4.1. til Panama.
m.s. *Nordkap*, ank. Santos 9.1. til New York.
s.s. *Nordlys*, afg. Bahia Blanca 1.1. til New York.
m.s. *Nordpol*, ank. Los Angeles 10.1.
s.s. *Nordsøen*, ank. Castellon 9.1.
s.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Baltimore 17.1.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, afg. Danzig 16.1.
s.s. *Olga S.*, rapp. 60 m NV for Lands End 30.12. til Jaffa.
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Glasgow 11.1.
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Lisbon 17.1.
m.s. *Oregon*, ank. Buenos Yres 12.1.
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Aarhus 17.1.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, afg. East London 4.1. til Sydney.
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Port Talbot 18.1.
m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Paula*, afg. Guayquil 11.1.
m.s. *Peru*, Berg, afg. Antwerp 18.1. til Hamburg.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Philadelphia 9.1.

s.s. *Poul Møller*, Schrøder, under Losning i Bandholm.
s.s. *Prins Knud*, Heilso, ank. Kbhvn. 2.1.

R

s.s. *Randi*, ank. Stolpmünde 15.1.
s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita Mærsk*, afg. Ghent 30.12.
s.s. *Rosenborg*, ank. Dover 19.1.
s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
m.s. *Sally Mærsk*, afg. Beyrouth 9.1.
s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Durban 16.1. til Merka.
s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Nørresundby 19.1.
s.s. *Scolia*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 18.1. p. R. t. Rouen.
s.s. *Seine*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Zanzibar 21.1.
m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Aarhus 20.1.
m.s. *Siam*, ank. Nakskov 24.11.
s.s. *Signe*, pass. Spurn Hd. 9.1.
s.s. *Sigrun*, Antwerpen-Danske Havne Ruten.
s.s. *Silkeborg*, afg. Kaolack 20.1.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Goole 17.1.
s.s. *Skjold*, fr. Havne-Danmark-Østersøen Ruten.
s.s. *Skodsborg*, ank. Port de Bouc 19.1.
s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia- Danzig Ruten.
s.s. *Slesvig*, Meinertz, afg. West Hartlepool 18.1.
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. London 6.1.
s.s. *Stadion II*, afg. Skien 16.1.
s.s. *Stal*, Larsen, afg. Calcutta 17.1. til Saigon.
s.s. *Stegelborg*, ank. Aalborg 20.1.
s.s. *Stella*, pass. Christobal 8.1.
s.s. *Stjerneborg*, ank. Baltimore 30.12.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Aarhus 19.1.
s.s. *Susan Mærsk*, afg. Preston 4.1.
s.s. *Svanhild*, ank. Galveston 8.1.
s.s. *Svanholm*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Svava*, ank. Aabenraa 15.1.
s.s. *Søborg*, ank. London 17.1.
s.s. s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Taarholm*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. New York 7.1.
s.s. *Teddy*, Meyer, under Losning i Stege.
s.s. *Tekla*, pass. Dover 5.1.
s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Stockholm 21.1.
s.s. *Tennessee*, ank. Boston 13.1.
s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Tjaldur*, i Dok i Helsingør.
s.s. *Tomsk*, i Fart paa Middelhavet.
m.s. *Tonking*, Wolff-Jørgensen, afg. Dakar 17.1. til Japan.
s.s. *Tove*, ank. London 29.12.
s.s. *Trio*, Svane, under Losning i Invernes.
s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
m.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Perth V. A. 13.1.

U

s.s. *Uffe*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Ulla*, pass. Einden 12.1.
s.s. *Uranienborg*, ank. Dunkirk 19.1.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Harlepool 17.1.
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Gdynia 9.1.
s.s. *Viborg*, ank. Algier 19.1.
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, ank. Caen 19.1.
s.s. *Vidar*, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Viola*, afg. Alexandria 8.1.
s.s. *Virginia*, i Dok Helsingør fra 11. Jan. 36.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Bordeaux 13.1. til Leith.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Gdynia 18.1.

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

Telefon 2070 · 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 — 91 & 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. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

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

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491 & 13370

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



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2003

R A N D E R S

STEVEDORE

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

Aalborg

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 Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13770.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Telefoner {Grimsby No. 6621
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

1, Brazil Street... Manchester
7, Chapel Street... Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway... Bradford
"York House",
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock... Immingham

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 22. Januar 1936.

Nr. 3.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer 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.

150. Østersøen. Falsterborev Fyrskib SE. t. E. Vrag fjernet. Vraglystønde inddraget.
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
Vraglystønden paa c. $55^{\circ} 15'_{,2}$ N. $12^{\circ} 54'_{,3}$ E. er inddraget, da Vraget er fjernet.
(E. f. S. Nr. 1/2 1936.)
151. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/113. Stockholm 1936.)
Klokketønden *Södergrundan* paa c. $59^{\circ} 15'$ N. $19^{\circ} 03'$ E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en Stage med Kost.
152. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/111. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Lilla Ottergrund c. $61^{\circ} 16'$ N. $17^{\circ} 14'$ E. *Branthällsudde*.
153. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 3/170. Stockholm 1936.)
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. $63^{\circ} 19'$ N. $20^{\circ} 11'$ E. er for Tiden ude af Virksomhed.
154. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/109 og 3/110. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Furuögrund, *yltre* og *indre*. c. $64^{\circ} 55'$ N. $21^{\circ} 14'$ E. *Leskär*. *Pålsundet*. *yltra* og *indre*. *Piteå*, *yltre* og *indre*. *Rönnskär*.
155. Finland. Bottniske Bugt. Indlobet til Nykarleby. Hällgrund Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 1/9. Helsingfors 1936.)
Hällgrund Fyr paa c. $63^{\circ} 39'$ N. $22^{\circ} 25'$ E. er slukket for Vinterperioden.

156. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Lumparn. Rödsko Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 1/11. Helsingfors 1936.)
Rödsko Fyr paa c. $60^{\circ} 10' N.$ $20^{\circ} 04' E.$ er slukket for Vinterperioden.
157. **Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 1/4. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kräkholm, övre og *nedre.* c. $59^{\circ} 59' N.$ $23^{\circ} 26' E.$
158. **Polen. Danzig Bugt. Gdynia Red. Vrag fjernet. Lys- og Fløjtetønde flyttet tilbage. Forbudt Ankerplads.**
(A. s. N. Nr. II/21. Warszawa 1936.)
1. Vraget af Dampskibet *Otto Alfred Müller*, der laa sunket paa c. $54^{\circ} 32',5 N.$ $18^{\circ} 35',95 E.$, er fjernet og Vraglystønden c. 50 m N. for Vraget, inddraget.
2. Lys- og Fløjtetønden *GD* er flyttet tilbage til sin oprindelige Plads paa c. $54^{\circ} 32',2 N.$ $18^{\circ} 36',2 E.$
3. Det er indtil videre forbudt at ankre paa Reden N. for Breddeparallellellens gennem Midten af Hovedindløbet til Havnen og E. for Meridianen gennem Lys- og Fløjtetønden *GD*.
(E. f. S. Nr. 2/98 1936.)
159. **Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Radiofyr Plads.**
(N. f. S. Nr. 3/207. Berlin 1936.)
Gdynia Radiofyr er beliggende paa $54^{\circ} 32' 10'',4 N.$ $18^{\circ} 33' 58'' E.$, i Nærheden af Molefyret ved S.-Siden af Hovedindløbet.
(E. f. S. Nr. 30/1739 1934. Kort Nr. 269.)
160. **Tyskland. Swinemünde. Oplysning om Anduvningstønde.**
(N. f. S. Nr. 3/322. Berlin 1936.)
Lys- og Klokketønden paa c. $53^{\circ} 57' N.$ $14^{\circ} 17',1 E.$ er permanent ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 2/100 1936. Kort Nr. 280.)

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

161. **(T). Danmark. Køge Bugt. Kongelunds batteri. Skydeøvelser. Advarsel.**
Den 4. og 7. Februar d. A. afholdes Skarpskydning med Kanoner fra Strandbredden umiddelbart W. for *Kongelunds batteriet* i W.-lig og SW.-lig Retning. Største Skudafstand c. 10 000 m.
Skydningerne afholdes begge Dage fra Kl. 1000 til Kl. 1600.
Udover de sædvanlige Signaler, der hejses paa Kystdefensionens Forter ved dennes Skarpskydninger, hejses til Advarsel for Fartøjer under Skydningen et rødt Flag med hvid Spuns.
a) paa Signalmasten paa *Kongelunds batteriet* og
b) paa Slæbefartøjet.
Kongelunds batteri: c. $55^{\circ} 34' N.$ $12^{\circ} 34' E.$
162. **(T). Sverige. Sundet. Pinhättan Lystønde midlertidig inddraget.**
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Lystønden *Pinhättan* paa c. $55^{\circ} 45',3 N.$ $12^{\circ} 51',8 E.$ er for Tiden inddraget.
163. **(T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 17. Januar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,0 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 3,0 m i W.-Siden af Renden. c. $54^{\circ} 51' N.$ $12^{\circ} 13',4 E.$
(E. f. S. Nr. 1/25 1936.)

164. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved. Taagesignal flyttet tilbage til Anlægs-molen.

Nautofonen, der til Forsøg har været anbragt i Nærheden af *Knudshoved* Vinkelfyr er flyttet tilbage til sin oprindelige Plads paa Hovedet af *Knudshoved Anlægs-mole* paa $55^{\circ} 17' 36''$ N. $10^{\circ} 51' 35''$ E. Taagesignalet er uforandret, En-Tone hver 30^s . Klokkesignalet paa Anlægs-molen bibeholdes som Reserve for Nautofonanlægget.

(E. f. S. Nr. 1/31 1936. Fyr-Fort. Side 330.)

165. (T). Danmark. Lille-Bælt. Baaring Vig. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Dagen 27.—28. Februar og 2.—4. Marts d. A., alle Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Baaring Vig*.

Skydepladsen begrænses mod Nord af Breddeparallelle 55° 34' N., mod Øst af Meridianen 10° 02' E., mod Syd af *Fyns Kyst* og mod Vest af *Fyns Kyst* og Meridianen 9° 51' E.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme inden for Skydepladsens oven for angivne Grænser.

166. Danmark. Lille-Bælt. Ærø NW.-Pynt. Skjoldenæs Fyr. Taagesignal forandret.

Taagesignalet ved *Skjoldenæs Fyr* paa c. $54^{\circ} 58'$ N. $10^{\circ} 13'$ E. er forandret til Et-Stød hver 1^m , Stødets Varighed c. 4^s .

(E. f. S. Nr. 52/3023 1935. Fyr-Fort. Nr. 406.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

167. (T). Danmark. Kattegat. Samsø E. Besser Rev. Vrag.

Vraget af Motortjalken *Anna* ligger sunket i 27 m Vand paa $55^{\circ} 53'$ ($11''$) N. $10^{\circ} 43'$ ($40''$) E., c. $\frac{1}{2}$ Sm E. t. S. for den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste *Besser Rev SE*. Mindste Dybde over Vraget er c. 10 m.

168. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klintebjærg—Odense Kanal. Afmærkning atter i Orden.

Afmærkningen paa Strækningen fra *Klintebjærg* til Enden af *Kanalen* er atter i Orden, da Oprensingsarbejdet paa nævnte Strækning er tilendebragt.

Klintebjærg: c. $55^{\circ} 28',6$ N. $10^{\circ} 27',5$ E.

(E. f. S. Nr. 1/40 1936.)

169. (T). Danmark. Kattegat. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Dagen 27.—28. Februar og 2.—4. Marts d. A., alle Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i Farvandet W. for *Samsø*.

Skydepladsen begrænses mod Nord og Syd henholdsvis af Breddeparallelle 56° 02' N. og 55° 45' N. og mod Øst og Vest henholdsvis af Meridianerne 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 ovenfor angivne Grænser.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

170. Rusland. Murmanskoe Sea. Mali Kildin Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 133. London 1936.)

Mali Kildin Island Fyr paa c. $69^{\circ} 18'$ N. $34^{\circ} 09'$ E. er forandret fra at vise grønt Et-Blink hver 3^s til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s . Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 37/2188 1935.)

171. (P). Danmark. Graadyb. Fyrhelysning forandres.

Den 10. Februar d. A. eller snarest derefter vil nedennævnte to Fyr ved Indsejlingen til *Esbjerg* blive tændt:

1. *Fano Lo* Vinkelfyr tæt N. for Sejlrenden til *Fano* paa $55^{\circ} 27' 51''$,⁷ N. $8^{\circ} 25' 01''$,²⁸ E. Fyret skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $1\frac{1}{2}$ ^s, Blink c. $\frac{1}{2}$ ^s, Mørke c. 1^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm. Lysevne: 7 Sm for hvidt, $4\frac{1}{5}$ Sm for rødt og $3\frac{1}{5}$ Sm for grønt Lys. Et hvidt Taarn med et rødt Bælte anbragt paa et Fundament i Vandet. Fyret skal lyse, som følger:

a. Hvidt i Pej. fra c. 41° til c. 242° . c. Hvidt i Pej. fra c. 306° til c. 317° .
b. Grønt i — - c. 242° - c. 306° . d. Rødt i — - c. 317° - 41° .

2. *Mejlsand* Fyr paa *Mejlsand Grund* paa $55^{\circ} 28' 33''$,⁵ N. $8^{\circ} 24' 19''$,⁹ E. Fyret skal vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink c. $\frac{1}{3}$ ^s, Mørke c. $2\frac{2}{3}$ ^s. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: $6\frac{1}{5}$ Sm. Lysevne: $6\frac{1}{5}$ Sm. Et hvidt Taarn med et rødt Bælte anbragt paa et Fundament i Vandet.

3. Samtidig med Tændingen af *Mejlsand* Fyr vil Lystønden *Mejlsand* paa $55^{\circ} 28' (35'')$ N. $8^{\circ} 24' (25'')$ E. blive permanent inddraget.

(Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 100. Havnelods, Side 136. Fyr-Fort. Nr. 12 og 29 A. Søm.-Fort. Side 16, Nr. 16.)

172. Danmark. Knudedyb. Sømærke genudlagt.

Den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Knudedyb*, paa c. $55^{\circ} 18'$,⁰ N. $8^{\circ} 21'$,¹ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 2/149 1936.)

173. Tyskland. Lister Dyb. Sømærke flyttet.

(N. f. S. Nr. 1/12. Berlin 1936.)

E. f. S. Nr. 2/107 1936 annulleres og erstattes med:

Rød Spirstønde *B I* er flyttet til $55^{\circ} 03' 42''$ N. $8^{\circ} 20' 09''$ E.

(E. f. S. Nr. 44/2583 1936. Kort Nr. 295 og 245. Danske Lods, Side 93).

174. (P). Tyskland. Ems. Borkum. Borkum store Fyr forandres.

(N. f. S. Nr. 3/241. Berlin 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/54 1936 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Borkum store* Fyr paa c. $53^{\circ} 35'$ N. $6^{\circ} 40'$ E. sandsynligvis vil finde Sted i den første Halvdel af Februar d. A.

(E. f. S. Nr. 1/54 1936. Kort Nr. 264.)

175. Holland. West Schouwen Fyr forandret.

(B. a. Z. Nr. 13/152. 's-Gravenhage 1936.)

West Schouwen Fyr paa c. $51^{\circ} 42'$ N. $3^{\circ} 42'$ E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Blink 0₅^s, Mørke 3₅^s, Blink 0₅^s, Mørke 15₅^s.

(Kort Nr. 264.)

176. (P). England. Themsen Anduvning. Swin Spitway. Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 3. Trinity House, London 1936.)

Den 12. Februar d. A. eller snarest derefter vil *Swin Spitway* Klokketønde paa c. $51^{\circ} 43'$ N. $1^{\circ} 12'$ E. blive ombyttet med en sort, og hvid, vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s.

177. England. The Wash. New Cut. Boston. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 26. London 1936.)

1. Den sort- og hvidmalede Stumptønde 0₆₆ Sm 66° fra *Cut End* hvide og røde, faste Fyr er ombyttet med en sort og hvid, lodret stribet Lystønde „O“, der viser rødt Et-Blink hver 3^s.

2. Tønden 0₇₂ Sm 41° fra det i (1) nævnte Fyr er i Kortet fejlagtig angivet som *Cut End* Lystønde, den skal rettes til sort Spidstønde Nr. 18.

3. Tønden 0₆₂ Sm 46° fra det i (1) nævnte Fyr er i Kortet fejlagtig angivet som Tønde Nr. 18, den skal rettes til sort Lystønde *Cut End*, der viser hvidt Et-Blink.

Cut End Fyr: c. $52^{\circ} 56'$ N. $0^{\circ} 05'$ E.

178. (T). Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 130. London 1936.)
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. 15 Sm E. for en Linie gennem *North Carr, Isle of May* (c. 56° 11' N. 2° 33' W.) og *Burns Ness*, samt fra *Burntisland* (c. 56° 03' N. 3° 14' W.) til de øvre Strækninger af *Firth of Forth* i Januar og Februar.
Alle Skibe, der anduver eller forlader *Firth of Forth*, anmodes om at holde skarpt Udkig for at undgaa Beskadigelse af ovennævnte Net.

V. Kånen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

179. Frankrig. Cap Gris-Nez. Luftfyr nedlagt.
(A. a. N. Nr. 2/89. Paris 1936.)
Cap Gris-Nez Luftfyr paa c. 50° 52',₂ N. 1° 35',₀ E. er nedlagt.
180. (T). Frankrig. Lancieux og de l'Arguenon Bugt. Baaker forsvundet.
(A. a. N. Nr. 3/159. Paris 1936.)
Nedennævnte Baaker er forsvundet:
a. *La Charbotière* c. 48° 36',₅ N. 2° 10',₉ W.
b. *La Margatière* c. 48° 37',₁ N. 2° 12',₄ W.
181. (T). England W.-Kyst. Solway Firth. Maryport. Pier beskadiget. Midlertidig Fyr tændt. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 109. London 1936.)
Yderenden af *South Pier* er beskadiget og Fyret der ødelagt. Et midlertidigt Fyr, der viser hvidt, fast Lys, er tændt paa *South Pier*, c. 45 m indenfor det beskadigede Pierhoved.
Søfarende advares imod, at Resterne af den yderste Del af den beskadigede Mole strækker sig fra ovennævnte midlertidige Fyr, c. 45 m søværts.
Yderenden af *South Pier*: c. 54° 43' N. 3° 31' W.
182. (T). Irland E.-Kyst. Highland Rock Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 110. London 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Highland Rock* paa c. 54° 57' N. 5° 43' W., c. 0,₈ Sm 71° fra *Highland Rock*, er for Tiden slukket.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

183. (T). Frankrig. Saint-Quay-Portrieux. Baaker forsvundet.
(A. a. N. Nr. 2/84. Paris 1936.)
Nedennævnte Baaker er forsvundet:
a. *Grandes Moulères de Saint-Quay* c. 48° 39',₈ N. 2° 49',₉ W.
b. *L'Aiguillette* c. 38° 39' N. 2° 49',₄ W.
184. Frankrig. Ile de Groix. Pen-Men. Taagesignal atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 3/158. Paris 1936.)
Pen-Men Taagesignal paa c. 47° 38',₈ N. 30° 03',₆ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 50/2915 1935.)

185. **Frankrig. Bec de l'Epois Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 2/91. Paris 1936.)
Bec de l'Epois Fyr paa c. $46^{\circ} 56',4$ N. $2^{\circ} 04',5$ W., paa SE.-Kysten af *Bourgneuf*
Bugt, er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 106° til $113^{\circ},5$. | 4. Hvidt i Pej. fra $157^{\circ},5$ til $158^{\circ},5$. |
| 2. Rødt i — - $113^{\circ},5$ - 122° . | 5. Rødt i — - $158^{\circ},5$ - $171^{\circ},5$. |
| 3. Grønt i — - 122° - $157^{\circ},5$. | 6. Hvidt i — - $171^{\circ},5$ - 176° . |
- (E. f. S. Nr. 39/2256 1934.)
186. (T). **Frankrig. La Coubre. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. 3/157. Paris 1936.)
La Coubre Taagesignal paa c. $45^{\circ} 41',8$ N. $1^{\circ} 14',0$ W. er for Tiden ude af Virksomhed.
187. (T). **Spanien N W.-Kyst. Ria el Ferrol. Sprængningsoperationer og Uddybning. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 98. London 1936.)
Sprængningsoperationer finder for Tiden Sted paa *Bajo del Gato* og Uddybningsarbejder paa *Bajo Palma*. Opmærksomheden henledes paa, at man indtil nærmere Meddelelse ikke kan stole paa Afmærkningen af ovennævnte Løb.
Castillo San Felipe; c. $43^{\circ} 28'$ N. $8^{\circ} 17'$ W.
188. **Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 115. London 1936.)
Nedennævnte Fyr anses ikke mere for upaalidelige, men brænder regelmæssigt:
1. *Benguela* Bugt. *Sombreiro* Fyr paa *St. Phillip's Bonnet*. c. $12^{\circ} 35'$ S. $13^{\circ} 18'$ E.
 2. *Ponta Bateman* Fyr paa c. $15^{\circ} 49'$ S. $11^{\circ} 48'$ E., ved Indløbet til *Port Alexander*.

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

189. **Mexiko. Tampico Havneindløb. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 51/3736. Washington 1935.)
Grundt Vand strækker sig E.-efter fra Yderenden af *South Jelly* i en Afstand af c. 3 Sm. Det tilraades ikke at navigere S. for Linien Ledefyrene overet. c. $22^{\circ} 16'$ N. $97^{\circ} 46'$ W.
190. **Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. Todos Santos Bugt. Banda Point. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 51/3741. Washington 1935.)
Banda Point Fyr paa c. $31^{\circ} 45'$ N. $116^{\circ} 45'$ W. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $4,2^s$.
(E. f. S. Nr. 48/2801 1935.)
191. **Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. Todos Santos Bugt. Ensenada Point. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 51/3742. Washington 1935.)
Ensenada Point Fyr paa c. $31^{\circ} 51'$ N. $116^{\circ} 38'$ W. viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $6,5^s$.
(E. f. S. Nr. 48/2802 1935.)
192. **Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. Cedros (Cerros) Island. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 51/3743. Washington 1935.)
Cedros (Cerros) Island Fyr paa c. $28^{\circ} 22'$ N. $115^{\circ} 12'$ W. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $4,2^s$.
(E. f. S. Nr. 48/2800 1935.)

193. Mexiko W.-Kyst. Magdalena Bugt Indløb. Redondo Point. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 35/3744. Washington 1935.)
Redondo Point Fyr paa c. 24° 31' N. 112° 01' W. viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,3^s, Mørke 6,1^s.
Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 13 Sm.
(E. f. S. Nr. 48/2798 1935.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

194. Sardinien. Punta Palau. Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 314/847. Genua 1935.)
Paa *Punta Palau* er paa c. 41° 11' N. 9° 23' E., 2640 m 145° fra *Punta Sardegna* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 7,5^s. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 6 Sm. Et sekskantet Taarn.
195. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Ponza. Porticciuolo di Ponza. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 312/837. Genua 1935.)
Fyret paa Yderenden af *Porticciuolo di Ponza Mole* paa 40° 53' 45" N. 12° 57' 50" E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s. Synsvidde: 7 Sm.
196. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Ponza. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 314/845. Genua 1935.)
1. *La Rotonda della Madonna* Fyr paa 40° 53' 40" N. 12° 58' 20" E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 10^s. Synsvidde: 15 Sm.
2. Det røde, faste Fyr paa Terrassen paa det i (1) nævnte Fyr viser nu rødt Lys med samme Karakter som *La Rotonda della Madonna* Fyr. Synsvidde: 7 Sm.
197. Italien W.-Kyst. Neapel. Fyrbelysning forandret.
(A. a. N. Nr. 302/797. Genua 1935.)
1. Fyret paa Hovedet af *San Vincenzo Mole* paa 40° 49' 55" N. 14° 16' 25" E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s. Synsvidde: c. 15 Sm.
2. Lystønden tæt ved E.-Spidsen af den ydre Mole er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
3. Fyret paa S.-Enden af den krumme Mole paa 40° 50' 00" N. 14° 16' 40" E. er forandret til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.
198. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Scario Ankerplads. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 318/867. Genua 1935.)
Scario Fyr paa c. 40° 03' N. 15° 30' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 10,5^s. Synsvidde: 15 Sm.
199. Italien S.-Kyst. Capo Rizzuto Grund. Dybde aftaget.
(A. a. N. Nr. 302/798. Genua 1935.)
Dybden paa den i Kortet angivne 9 m Grund paa c. 38° 54' N. 17° 08' E., 2,18 Sm 72° fra *Capo Rizzuto* Fyr, er kun 8 m.
200. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Vieste Ankerplads. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 314/846. Genua 1935.)
Fyret paa *Santa Crose Skær* paa c. 41° 53' N. 16° 11' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,35^s, Mørke 2,65^s, Blink 0,35^s, Mørke 2,65^s, Blink 0,35^s, Mørke 8,65^s. Synsvidde: 17 Sm.
(E. f. S. Nr. 53/3079 1935.)

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

201. Røde Hav. Eritrea. Canale N. di Massaua. Mersa Gulbub. Lystønde udlagt
(A. a. N. Nr. 312/841. Genua 1935.)
Mersa Gulbub Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s, er udlagt paa 16° 24' 04" N. 39° 14' 27" E., SSW. for *Isola Difnein*.
(E. f. S. Nr. 41/2419 1935.)
202. Røde Hav. Eritrea. Isolotto Sheikh-al-Abu. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 318/871. Genua 1935.)
Isolotto Sheikh-al-Abu Fyr paa c. 16° 02' N. 39° 26' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^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 8,5^s.
203. (T). Røde Hav. Eritrea. Massaua. Ledefyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 312/842. Genua 1935.)
Det forreste Ledefyr, rødt, fast Fyr, ved Indløbet til *Massaua* Havn paa c. 15° 37' N. 39° 28' E. er for Tiden slukket.
204. Persiske Bugt. Stife Bank S. Banke.
(N. t. M. Nr. 106. London 1936.)
En Banke med 29,3 m Vand er fundet paa 26° 11' 30" N. 53° 17' 00" E. — Banken er ikke ordentlig undersøgt.
205. Afrika E.-Kyst. Port of Beira. Tidssignal nedlagt.
(N. t. M. Nr. 116. London 1936.)
Tidssignalet fra Flagstangen paa Posthuset er permanent nedlagt. c. 19° 49' S. 34° 50' E.
206. Afrika E.-Kyst. East London Harbour. Oplysning om Dybde i Anduvningsløbet.
(N. t. M. Nr. 105. London 1936.)
Mindste Dybde i Midten af Anduvningsløbet er 8,6 m. c. 33° 02' S. 27° 55' E.
207. Forindien W.-Kyst. Malvan Bugt. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 117. London 1936.)
En hvid Lystønde med firkantet Kurvefletning som Topbetegnelse, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, er udlagt paa c. 13° 03' N. 73° 27' E., 0,36 Sm 201° fra *Fort Rajkol* Flagstang.
Lystønden inddrages hvert Aar under SW.-Monsunen.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

208. Kina. Chukiang (Canton Floden) Indløb. Tong-ku Fyr SW. Skær.
(N. t. M. Nr. 212. Shanghai 1935.)
Et opretstaaende Skær med 0,9 m Vand over rapporteres at ligge paa c. 22° 21' N. 113° 52' E., 1,52 Sm 204¾° fra *Tong-ku* Fyr.
209. Japan. Hoko Retto (Pescadores Øerne). Bako Ko. Havnegrænser. Havneforskrifter for japanske Krigshavne.
(N. f. S. Nr. 20/1944. Berlin 1935.)
Paa given Foranledning bringer vi nedenstaaende Havneforskrifter for *japanske* Krigshavne, idet vi samtidig henleder Opmærksomheden paa, at Havnegrænserne er indlagt i de *tyske* og *engelske* Kort, hvorfor det gælder om for Skibe, som sejler i disse Farvande, stadig at være i Besiddelse af de sidste Udgaver af saadanne Kort.

1. NW.-Grænsen for Havneomraade Nr. 2 skal som en punkteret Linie indføres i Kortet fra Punktet 23° 33' 00" N. 119° 32' 52" E. i Retningen 48° til den overforliggende Kyst af *Bako Ko.* c. 0,6 Sm SE. for ovennævnte Plads indføres „No. 2 Area“.

2. Følgende Bestemmelser er i Kraft for de *japanske* Krigshavne og gælder ogsaa for *Bako Ko.*, dog ikke for Krigsskibe:

- Art. 1. Enhver Havn er inddelt i 3 Omraader, Nr. 1, 2 og 3, hvis Grænser sædvanligvis er indført i Kortene.
- Art. 2. Alle Skibe, der vil løbe ind i en af disse Havne, skal sætte deres internationale Kendingssignal i en Afstand af 3 Sm udenfor Havnen.
- Art. 3. Skibe, der ankrer eller passerer indenfor en Afstand af 3 Sm fra en af disse Havne, skal hejse sit Nationsflag.
- Art. 5. Skibe, der kommer fra Udlandet maa ikke uden Marineautoriteternes Tilladelse løbe ind i Omraaderne 1 og 2, før Karantæne og Desinfektion er overstaaet.
Skibe, der har smitsomme Sygdomme om Bord, skal sætte Karantæneflaget og afvente Anvisninger.
- Art. 6. Skibe kan ankre hvorsomhelst i Omraade 3, fri af Løbet. — Ankerplads for Skibe med Sprængstoffer eller brandfarlige Sager om Bord anvises særlig af Havnemesteren.
- Art. 7. Ingen andre Skibe end Krigsskibe maa uden Tilladelse af Marineautoriteterne løbe ind i Omraaderne 1 og 2.
- Art. 9. Intet fremmed Skib maa uden særlig Tilladelse løbe ind i nogen af Havnene om Natten.
- Art. 12. Intet Skib maa komme et eller andet Krudtmagasin nærmere end en Afstand af mindst 0,3 Sm.
- Art. 25. I Hjelpekrigshavnene forestaas Marineautoriteternes Tjenestepligt, som anført i de foranstaaende Artikler, af den Øverstkommanderende i Havnen og Havnemesterens Pligter af Guvernøren.
- Anm.: Omraade Nr. 3 er i det *engelske* Kort Nr. 1961 indesluttet af en punkteret Linie og betegnet med „Limits of Naval Port“.
- Omraade Nr. 2, indenfor hvilket Omraade Nr. 1 ligger, befinder sig SE. for den punkterede Linie til (1) og omfatter hele *Bako Ko.*
3. *Bako Ko* maa ikke mere betragtes som en anvendelig Tyfonhavn (Nødhavn).

210. Australien. Victoria. Gippsland Lake nye Indløb. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 94. London 1936.)

Det hvide Blinkfyr paa c. 37° 52' S. 147° 58' E., paa Højen c. 4½ Sm W. for *Red Bluff*, er forandret til at vise hvidt, fast Lys. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 51/2904 1934.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

N 2935 B Oceanic soundings (echo method), sheet 3 B; Eastern Pacific ocean.

N 1330 Venezuela. — Rio San Juan. Limits: 9° 56' N. — 10° 21' N. 62° 27' W. — 63° 06' W.

Rio Guanoco. — Carapita.

Tillæg.

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

211. Sverige. Sundet. Pinhättan Lystønde genudlagt.
(Telegram fra Lodskeptajnen i Malmö.)
Lystønden *Pinhättan* paa c. $55^{\circ} 45'_{,3}$ N. $12^{\circ} 51'_{,8}$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 3/162 1936.)
212. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Tolke Dyb. Sømærke genudlagt.
Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Flæskegrund W.*, paa c. $54^{\circ} 52'_{,5}$ N. $12^{\circ} 09'_{,5}$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/148 1936.)
213. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Gisseløre. Fartøjtønde udlagt.
En sort Fartøjtønde er udlagt paa $55^{\circ} 40'$ ($13''$) N. $11^{\circ} 04'$ ($06''$) E., c. 30 m
 287° fra den hvide Stage med 2 Halmviske, *Gisseløre*.
(Kort Nr. 220 og 299. Danske Lods, Side 302.)

og er enkeltvirkende, 4-takts Type med Trykforstøvning og Supercharge, 740 mm Cylinderdiameter og 1500 mm Slaglængde. Maskinen kan ved 110 Omdrejninger pr. Minut yde ca. 4700 IHK og give Skibet en Fart af 12 Knob i daglig Drift i Søen.

Danzigs Ind- og Udførsel over Havnen i Oktober Kvartal 1935

Til Sammenligning kan anføres, at Indførslen i Oktober Kvartal 1934 androg 203,688,4 t. til en Værdi af 26,1 Mill. G. Indførslen er altsaa steget med ca. 53,000 t. eller med ca. 26 pCt. i Vægt, men gaaet tilbage med 1,7 Mill. G. eller ca. 6½ pCt. i Værdi.

Udførslen androg i Oktober Kvartal 1934 1,423,537 t. til en Værdi af 54,2 Mill. G., hvorefter Udførslen er gaaet tilbage med 278,000 t. eller ca. 20 pCt. i Vægt, medens Værdien af de udførte Varer er steget med 23 Mill. G. eller med ca. 42 pCt.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Januar-Februar 1936

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstale-
lene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabo-
landenes Havne sig i de første 2 Maanedre af indværende
Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, sig saa-
ledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1935	1,984	3,222,377	1,603	2,535,665
1936	2,146	3,705,239	1,709	2,788,403
Forskel:	+ 162	+ 482,862	+ 106	+ 252,738

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	2,463	2,925,694	1,822	3,235,229
1935	2,503	2,727,199	1,594	2,732,122
Forskel:	÷ 40	÷ 198,495	÷ 228	÷ 503,107

I Tidsrummet Januar/Februar 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam henholdsvis 470,010 Tons større og 446,826 Tons mindre end til Antwerpen.

Carlsberg Produkt under nyt Navn

Carlsberg Bryggerierne har besluttet at ændre Navnet paa deres Porter af Skattekasse II til: *Carlsberg Malt-Porter*. Grunden hertil er den, at man mener, at Navnet *Malt-Porter* bedre dækker Ølsortens Art — den maltrige, letsædige, mørke Øltype, der forener Maltøllets og Dobbeltøllets Egenskaber med en særpræget Velsmag (Portersmag), ligesom man herved har ønsket at undgaa Forveksling med den velkendte Gamle Carlsberg Porter (Skattekasse B.).

Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Februar Maaned 1936

Antallet af de i Februar Maaned indgaaede Skibe var 324 med 201,602 N.R.T. mod 381 Skibe med 244,397 N.R.T. i Januar Maaned 1936.

For udgaaede Skibe var Tallet 335 med 212,677 N.R.T. mod 377 Skibe med 246,069 N.R.T. i Januar Maaned.

Af de i Februar Maaned indgaaede Skibe indgik 157 Skibe i Ballast med 102,554 N.R.T., medens 16 Skibe med 19,775 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Februar 1935 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 276 med 175,181 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 282 med 180,520 N.R.T.

Kronprinsen som Skibsdreng

Kronprins Taufa A'Hau fra Maori-Stammen paa Tonga-Øerne er saa moderne, at han studerer ved Universitet i Sydney i Australien, men han er ogsaa en rask Dreng. Da han havde været hjemme paa Visit, var det kun muligt at komme med et lille Sejlskib tilbage til Australien. Men Skibet maatte ikke have Passagerer om Bord, og A'Hau tog derfor resolut Plads som Skibsdreng. Han løjnte oven i Købet Penge paa den Maade.

FORSKELLIGE AARSREGNSKABER

»Orion«

Bestyrelsen for Akts. Dampskibsselskabet »Orion« meddeler, at Driftsoverskudet for Regnskabsaaret 1935 andrager 78,748 Kr. Efter Fradrag af Renter, Administrationsudgifter etc., 45,303 Kr., fremkommer et Overskud, 33,445 Kr., hvoraf 13,042 Kr. afskrives paa det foregaaende Aars Rest-Debet-Saldo, og Resten, 20,403 Kr., foreslaas fremført til 1936.

Foregaaende Aar havde Selskabet et Overskud paa 60,155 Kr., der blev afskrevet paa Debet-Saldoen fra Aaret forud. Med dette Aars Overskud bringes Underskudet ud af Verden, og der fremføres 20,403 Kr. i ny Regning.

A/S Thomas Ths. Sabroe

Aktieselskabet *Thomas Ths. Sabroe* har holdt Generalforsamling. Direktør *Gottlieb* oplyste i sin Beretning, at Aaret 1935 paa afgørende Punkter havde bragt Selskabet Fremgang. Trods de vanskelige Afsætningsforhold paa de fleste udenlandske Markeder var det lykkedes at opnaa en meget væsentlig Forøgelse af Eksporten, saaledes at den nu igen praktisk talt havde naaet det høje Niveau fra 1929, der dog stadig har Rekorden.

Regnskabet fremlagdes af Landsretssagfører *Holst-Knudsen*. Det balancerede med 1,087,456 Kr. og udviste et Overskud paa 244,463 Kr. Der udbetales 8 pCt. i Udbytte.

»Lunden« og »Dannebrog«

To af Skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborgs, Motor-
skibsrederier har afholdt Generalforsamling.

I Rederiaktieselskabet »Lunden« balancerede Regnskabet med 79,244 Kr., Overskudet er 9,414 Kr., og der udbetales 6 pCt. Udbytte. Kaptajn *A. H. Petersen* genvalgte til Bestyrelsen.

Aktieselskabet *3m. Skonnert »Dannebrog«*s Regnskab balancerer med 66,753 Kr. og udviser et Overskud paa 9,008 Kr. Der udbetales ogsaa i dette Selskab 6 pCt. Udbytte.

Dansk-Norsk Dampskibsselskab

Dansk-Norsk Dampskibsselskab meddeler, at Regnskab for 1935 udviser et Netto-Driftsoverskud paa 20,547 Kr., hvortil kommer Saldoen fra forrige Aar, 5200 Kr., saaledes at der ialt er til Disposition 25,747 Kr., som Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at fordele saaledes: Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 2500 Kr., Henlæggelse til Reserve- og Fornyelsesfond 7500 Kr., Afskrivning paa Selskabets Damper 10,000 Kr., og at overføre 5747 Kr. til næste Aars Regnskab.

Heimdall

Paa et i Aktieselskabet Dampskibsselskabet Heimdall afholdt Bestyrelsesmøde oplystes det, at Overskudet for Aaret 1935 incl. Saldo fra forrige Regnskabsaar androg et samlet Beløb af 129,800 Kr.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge 60,000 Kr. til Afskrivning paa Skibene, samt at udbetale et Udbytte af 6 pCt.

Den fra 1934 overførte Saldo udgør 33,853 Kr., og Nettooverskudet har saaledes i 1935 andraget 95,947 Kr. I 1934 var det samlede Overskud 162,249 Kr., og Nettooverskudet udgjorde 133,969 Kr., idet den fra 1933 overførte Saldo var paa 28,280 Kr. Der udbetales for 1934 7 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, og til Afskrivning paa Skibene henlagdes 35,000 Kroner.

Dampskibsselskabet »Progress«

Dampskibs-Aktieselskabet *Progress'* Aarsresultat viser, at Skibenes Sejlsads i 1935 har givet et Drifts-Overskud paa 747,475 Kr. Hertil kommer Saldo fra forrige Aar 39,131 Kr., og efter Fradrag af Omkostninger, 264,170 Kr., samt Renter etc. fremkommer der et Netto-Overskud paa 272,685 Kr. Dette Beløb foreslaar Bestyrelsen anvendt til Dækning af Klassifikationer samt Tub ved Havarier 65,119 Kr., endvidere Afskrivning paa Skibene 200,000 Kr., og Restbeløbet, 7566 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

POSITIONSLISTE PR. 10. MARTS 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, ank. Immingham 7.3.
s.s. *Aalborghus*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Aarhus 10.3. til Hamburg.
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Napoli 27.2.
s.s. *Aase*, pass. Gibraltar 1.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Cebu 3.3. til Singapore.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Cabanas 21.2.
s.s. *Agnete*, ank. Alexandrette 19.2.

s.s. *Alabama*, i Dok i Göteborg 1.3.
m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grimshby Ruten.
s.s. *Alfa*, ank. Valencia 23.2.
s.s. *Algarve*, afg. Lissabon 4./5.3.
s.s. *Alice*, pass. Barry Is 25.2.
m.s. *Almena*, afg. Haifa 23.2.
s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 3.3.
s.s. *Alssund*, ank. New York 4.3.
s.s. *Amalienborg*, oplagt Aalborg.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. Göteborg 9.3.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Pouillac 24.2.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10 3. 36

LONDON	22,40	MADRID	62,20
NEWYORK	450,75	AMSTERDAM	308,85
BERLIN	182,20	STOCKHOLM	115,65
PARIS	30,05	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,60	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	148,25	PRAG	18,95
ROM	37,15	WARZAWA	85,95

m.t. *Anna Mærsk*, ank. Philadelphia 26.2.
 s.s. *Anna*, ank. Ystad 28.2.
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Singapore 3.3. til Iloilo.
 s.s. *Anne*, ank. Antwerpen 29.2.
 s.s. *Argentina*, afg. Kbhvn. 3.3.
 m.s. *Arizona*, afg. Santos 3.3.
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Aalborg 17.2.
 m.s. *Asia*, Hansen, pass. Malla 6.3. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Asko*, Langlykke, ank. Yerakini 7.3.
 s.s. *Aslaug*, pass. Gibraltar 27.2.
 m.s. *Asnæs*, pass. Dungeness 5.3.
 m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Baltimore forv. 10.3.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Dairen 5.3.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Powell River 7.3. til Houston.

B

s.s. *Bellona*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.t. *Bente Mærsk*, ank. Kiel 27.2.
 s.s. *Bergenhus*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bes*, pass. Dungeness 4.3.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Bananza 21.2.
 s.s. *Betty*, ank. Doula 23.2.
 s.s. *Birgitte*, ank. Gulfport 27.2.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Pensacola 5.3. til U.K.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Boston Mass. 1.3.
 s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 3.3.
 m.s. *Boringia*, afg. Djibouti 7.3. til Colombo.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Madras 24.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 6.3. til Rouen.
 s.s. *Brasilien*, afg. Las Palmas 1.3.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Ajeko 5.3.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 7.3. til Bayonne.
 s.s. *Britta*, pass. Gibraltar 26.2.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, ank. New York 5.3.
 s.s. *Brynhild*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, afg. Buenos Aires 12.2.
 m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Bishop 8.3. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Carmen*, afg. Seaham 3.3.
 m.t. *Caroline Mærsk*, rapp. 29° 38' N. og 60° 28' V. 25.2.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Antwerp 12.2.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Finisterre 8.3. p. R. t. Dublin.
 m.s. *Cehr. Sass*, Clausen, afg. Bunbury 4.3. til Southampton.
 s.s. *Christiansborg*, ank. New York 5.3.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Kbhvn. 3.3.
 s.s. *Cimbria*, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Johansen, pass. Kbhvn. 7.3. p. R. t. Kluipeda.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Cairns Q. 6.3.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Antwerpen 26.2.
 s.s. *Cyril*, Larsen, ank. Huelva 6.3.

D

s.s. *Dagmar*, ank. Valencia 28.2.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Rotterdam 8.3.
 s.s. *Delaware*, afg. Methil 18.2.
 s.s. *Diana*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. North Shields 3.3.
 s.s. *Douro*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Valencia 3.3.
 s.s. *Edith*, pass. Dungeness 3.3.
 s.s. *Effe Mærsk*, pass. Tromsø 23.2.
 s.s. *Egholm*, forv. afg. Antwerpen 6.3.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Southampton forv. 11.3.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Palestina 22.2.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Gibraltar 3.3.
 s.s. *Elsborg*, afg. Villa Real de Santo Antonio 8.3.
 s.s. *Else*, ank. Hangø 3.3.
 s.s. *Emanuel*, afg. London 9.3. til Esbjerg.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Wellington 20.2.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Beira 25.2.
 s.s. *Energi*, ank. Fredericia 7.3.

s.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttelkoog 8.3. p. R. t. Zeebrügge.
 m.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Enigheden*, ank. Vienna 6.3.
 s.s. *Erna*, pass. Finisterre 26.2.
 s.s. *Erindring*, ank. Rønne 6.3.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Rotterdam 7.3.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Dungeness 3.3.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 11.3.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Valencia Red 7.3.
 s.s. *Estrid*, ank. Dakar 23.2.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. San Francisco 7.3. til Panama Kanalen.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, pass. Perim 3.3. p. R. t. Bangkok.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Huelva 27.2.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Antwerp 9.3.
 s.s. *Freja*, ank. Burriana 27.2.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Georgia*, ank. New Orleans 29.2.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Rouen 3.3.
 s.s. *Gerda*, afg. Oporto 1.3.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 26.2.
 s.s. *Gorm*, afg. Kbhvn. 6.3.
 s.s. *Grete*, afg. Oran 2.3.
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Svendborg 4.3.
 s.s. *Gudrun*, pass. Gibraltar 27.2.
 s.s. *Gunhild*, ank. Hamborg 27.2.
 s.s. *Gunver*, afg. Aarhus 28.2.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Treport 24.2.
 s.s. *Gyda*, afg. Rotterdam 27.2. til Jaffa.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Newcastle o. T. 8.3.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 3.3.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Huelva 20.2.
 s.s. *Harriet*, pass. Dungeness 27.2.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Coen Harbour 3.3.
 m.s. *Herdis*, ank. London 29.2.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hilde*, rapp. 35 m V for Lands End 23.2. til Jaffa.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Blyth 21.2.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Panama Kanalen 7.3. p. R. t. Los Angeles.
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Montevideo 6.3.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Randers 7.3.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.2.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Kbhvn. 24.2.
 s.s. *Inger*, pass. Ushant 28.2.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Dungeness 3.3.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. Kbhvn. 21.2.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Bermuda 27.2.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Istanbul 21.2.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Genoa 5.3. til Port Said.
 s.s. *Jenny*, afg. Benisaf 1.3.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. San Lucarbarrañeda 24.2.
 s.s. *Johanne*, pass. Gibraltar 28.2.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. London 27.2.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Haifa 19.2.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Marseilles 7.3. til London.
 s.s. *Jutta*, ank. Valencia 15.2.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Goole 7.3.

K

s.s. *Karen Toft*, pass. Horns Rev 9.3.
 s.s. *Karla*, afg. Cardiff 28.2.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, afg. New York 4.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Oran 23.2.
 s.s. *Kirsten*, afg. Nantes 25.2. til Casablanca.
 s.s. *Knud*, afg. Randers 4.3.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

I de første Dage af den forløbne Uge viste der sig paa forskellige Markeder Tegn paa en begyndende Aktivitet, men den storpolitiske Uro, der er opstaaet i Europa i Anledning af de tyske Soldaters Indmarch i Rhinlandet, har brat kvalt disse svage Spirer. Paa Varemarkederne synes Køberne villige nok til at handle, men for engangs Skyld er det Sælgerne, der er reserverede.

Det er vel nok kun faa Mennesker, der tror, at den nuværende Højspænding vil udløses gennem en europæisk Krig, men paa den anden Side synes den Opfattelse, at den latente Spænding, der hersker mellem Tyskland og en Række europæiske Magter, før eller senere vil medføre en væbnet Konflikt, at vinde Overhaand, og udelukket er det ikke, at Overvejelser af denne Art kan medføre noget bedre Forhold for Skibsfarten. De europæiske Lagre af Raastoffer, Levnedsmidler o. s. v. er kun ringe, idet Køberne kun har dækket sig fra Haanden til Munden. Dette Forhold vil muligvis forandres og derigennem medføre noget større Efterspørgsel efter Skibsrum.

Om Udviklingen i den forløbne Uge henviser vi iøvrigt til nedenstaaende kortfaldede Oversigt.

Canada/Staternes Østkyst/Vestindien. Canadiske Kornbefragtere tog ingen Tonnage i den forløbne Uge, men der vises stadig Interesse for Tonnage pr. Maj paa Basis af Minimalraterne. Rederne holder sig dog tilbage paa Grund af Vanskeligheden ved at faa Last til Amerika og Minimalraterne fra Canada til-laster ikke en Ballastrejse over.

Fra Vestindien sluttedes flere Baade for Sukker til Europa. 7,000 Tonner fik 12/1¹/₂d. San Domingo, Option Cubabelastning til 13/3d. til UK/Cont. eller Casablanca, Option Marseillesløsning til 1/- mere, og dansk 3,000 Tonner sluttedes 1 Plads Cuba/Bordeaux direkte til 16/6d. Disse Rater kan gentages.

Fra Staterne er det som sædvanlig Scrapjernsforretningerne, der dominerer. Rateniveauet er uforandret.

River Plate. I Slutningen af Ugen var der lidt mere Efterspørgsel og i Fredags sluttedes 2 Martsbaade paa Basis af Minimalraterne. Stillingen er dog stadig meget alvorlig, idet 30 Dampere allerede ligger og venter og yderligere omkring 50 Dampere vil blive disponible før Midten af April.

Til Destinationer uden for Minimalraterangen kommer der stadig enkelte Ordre frem. Konkurrencen mellem Tonnagen er imidlertid overordentlig skarp og Raterne følgelig ruinerende lave. Til Pacific noteres f. Eks. kun 14/-, og for en upositiv Forespørgsel til Nordstaterne noteres kun 13/-.

Vestkysten af Sydamerika. 8,000 Tonner accepterede 17/- til Continent B/H. range, ult. Marts/1ste Halvdel April Lastning, hvilket antageligt kan gentages. Nitrate til Golfen noteres uforandret i \$3.85. Ore Chile/Peru til New York er \$.40 værd, og for 7,500 Ts. Sukker Peru/UK.-Cont. noteres 18/-, Marts/April.

Nordpacific. Der var en Overgang lidt større Interesse for Korn fra Vancouver til Europa. En enkelt Baad sluttedes for re-let til 19/-. Fio. Befragterne indikerede 19/6d. til Europa og omkring 21/- pr. 100 Balefod til Østen. Til Australien noteredes \$4,600:- fio for 420,000 Cbft. Baad.

Østen/Indien. Soyabønneexportørerne viste en Overgang ret stærk Interesse for Tonnage og tog en Række Baade til omkring 23/6d. à 26/6d. for April Lastning, tidlig Tonnage betalles som sædvanlig bedst. I Øjeblikket har Befragterne imidlertid trukket sig ud af Markedet, men man venter fornyet Aktivitet saasnart den politiske Situation er noget mere afklaret.

Saigon Ris er uforandret, men Tendensen var dog en Smule bedre. April Tonnage kan faa 25/- via Cape til Dakar/fransk Atlanterhavskyst. Kul fra Indo-Kina til St. Lawrence sluttedes til 18/-- fio., hvilket kan gentages og maaske forbedres lidt for April/Maj.

Fra Madras Kysten er Markedet stille. Italiensk Baad sluttedes til 24/6d. for April. Samme Rate noteres for Maj, men Rederne holder sig tilbage.

Australien. Ogsaa paa dette Marked var der lidt mere Efterspørgsel i Begyndelsen paa Ugen. 5/6 Dampere blev sluttede paa Basis af Minimalraterne til Europa med Option af Losning Far East. Der er i Øjeblikket intet at gøre, men ogsaa herfra venter man fornyet Aktivitet, saasnart den politiske Udvikling i Europa kan overses.

Sydafrika. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Majs fra Kilindini til UK. til omkring 17/- for Maj Lastning.

Europa. De udgaaende Markeder er stadig under al Kritik. Wales/Rio betales med 7/6d., Tyne/Oran med 6/6d. og Tyne/Port Said med 6-.

Sortehavet og Donau er livløse, hvad Korn angaar. Russerne har en Kontrakt paa 60,000 Ts. Erts fra Poti til Northern Range, Afskibning Maj til Decbr. med en Last pr. Maaned. Raten, der noteres herfor, er kun 12/-.

Fra Alexandria til London sluttedes til 9/6d. paa sædvanlige Betingelser, men Middelhavet/hjem er iøvrigt saa daarligt, at flere Baade har været tvungne til at gaa fra det indre Middelhav i Ballast til Vestafrika for at laste Jordnødder hjem til omkring 20/6d.

I Nordeuropa er der ikke større Forandringer at rapportere. Trælastmarkederne udvikler sig stadig kun langsomt, og i Kulfarten fra England til Danmark/Østersøen er de ogsaa kun lidt at gøre. Østkysten/dansk Havn med hurtig Losning er næppe mere end 3/7¹/₂d. à 3/9d. værd.

Timecharter. Vestindia Markedet er op og ned. Dansk 5,000 Tonner fik 95 Cts. for Rundtur. Transatlantisk trip across sluttedes til \$1.40 for 5,000 Tonner. Stor Dieseltonnage er sluttet til 97¹/₂ Cts. med Levering denne Side, 12/15 Maaneder, Tilbagelevering USNH. For kortere Perioder, 3/5 og 5/8 Maaneder, noteres forskellige Forretninger med Levering og Tilbagelevering USNH. til omkring \$1:-.

DEN DANSKE ISTJENESTE

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt en illustreret lille Bog »Den danske Istjeneste« med en Mængde gode Oplysninger. Det hedder i Forordet:

Erfaringer fra en meget lang Aarrække viser, at der i danske Farvande optræder 1s af nogen Betydning gennemsnitlig hver 3. eller 4. Vinter, men at saadanne Isvintre iøvrigt optræder med højst uregelmæssige Mellemrum.

For at bekæmpe de Vanskeligheder, som Islægning af vore Farvande bereder Skibstrafiken og derved Samfundet, har Staten truffet omfattende Foranstaltninger, dels ved at etablere en effektiv Isefterretningstjeneste — *Ismeldingstjenesten* — dels ved Anskaffelse af kraftige Isbrydere og Tilrettelæggelse af en Organisation for Isbrydernes Drift og disses Samarbejde med andre Isbrydere — *Isbrydningstjenesten* — og dels endelig ved Tilrettelæggelse af Planer for saadanne særlige Hjælpeforanstaltninger, som Forholdene maatte kræve. Den fulde Udnyttelse af disse omfattende, men indbyrdes sammenhængende Foranstaltninger opnaas imidlertid kun, naar alle, der deltager, eller samarbejder med Istjenestens Ledelse, i Kampen mod Isen, har nøje Kendskab til de Midler, der er til Raadighed til Bekæmpelse af Vanskelighederne, og da Kendskabet til disse Forhold let gaar i Glemme, naar der i en Aarrække (f. Eks. som Tilfældet har været de seneste 6 Aar) ikke vises sig 1s i de danske Hovedfarvande, har Ministeriet fundet at burde samle og offentliggøre de væsentligste herhenhørende Oplysninger.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Spanske Valutarestriktioner

Efter en telegrafisk Meddelelse til Baltic and International Maritime Conference er Fragtremisser nu indbefattet i de almindelige Valutarestriktioner i Spanien. Som Folge heraf maa man eventuelt regne med, at der vil hengaa 6—8 Maanedere, før der opnaas Valutaeksport-Tilladelse. Der vil blive rettet Henvendelse til de spanske Myndigheder om at formindske Forsinkelserne, men i Mellemtiden bør Rederne tage denne Forsinkelse i Betragtning ved Afslutninger.

White Star Liniens »Homerick«

White Star Liniens Kæmpedamper »Homerick« er blevet solgt til Ophugning. Det er meget tidligt. »Homerick« blev bygget 1922 hos Schichau i Danzig. Damperen, som maa-ler 34,350 BRT., blev solgt for 74,000 Lst. til T.W. Ward i Sheffield.

Jubilæums-Generalforsamling

Tirsdag den 3. Marts d. A. afholdt A/S Dampskibsselskabet »Phønix« sin 25. aarlige Generalforsamling paa Paladshotellet i Esbjerg, ved hvilken Lejlighed der blev afholdt en lille Festsamling for Bestyrelsen og Aktionærerne.

Den konstituerende Generalforsamling afholdtes den 3. Marts 1911 i Varde Banks Kontorlokaler, hvor det blev vedtaget at bygge en Damper til Esbjerg—Hamburg Farten.

I denne Fart havde Kaptajn H. N. Andersen sejlet i flere Aar, først med Galeasen »Nordby« og »Anne Louise« af Fanø, hvorved Kaptajn Andersen var blevet kendt med flere Firmaer i Esbjerg og Varde, saaledes at man ved »Anne Louise«s Forlis enedes om at bygge s.s. »Phønix« hos Nüscke & Co., Stettin. Denne Damper lastede 480 Tons.

Direktør Søren Jensen, Esbjerg, var fra den første Begyndelse indtil 1922 Selskabets Reder. I 1922 gik Kaptajn H. N. Andersen i Land og blev Reder for Selskabet, og Direktør Søren Jensen kom ved denne Lejlighed ind i Bestyrelsen. Kaptajn H. N. Andersen har saaledes været Selskabets Reder i ca. 14 Aar og leder fremdeles Selskabet.

Solgt Fiskeri-Inspektionsskib

Den islandske Regering har for 225,000 svenske Kroner solgt Fiskeriinspektionsskibet »Odinn« til Sverige. Skibet skal fremtidig benyttes til Toldopsynstjeneste i Østersøen.

Helligdage i Leningrad Havn

Efter Meddelelse fra Leningrad er i Aar følgende Dage regnet for Helligdage i Leningrad Havn:

Alle Søndage. 1. og 22. Januar. 12. og 16. Marts. 16. April. 1. og 2. Maj. 6 Juli. 1. August. 1. September. 14. Oktober. 7. og 8. November. 1. December. Alle Lørdage samt Dage før ovennævnte Helligdage regnes som $\frac{3}{4}$ Dag medmindre det udtrykkelig er fastsat i Certepartierne at Dagen skal regnes som hel Dag.

Havnetrafiken i Port Said i 1935

I 1935 har 868 Skibe med en Nettotonnage paa 1.74 Mill. N. R. T. (1934 var Tallet 902 med 1,7 Mill.) anløbet Havnen Port Said. Transiten beløb sig for indladede Varer til 810,000 Tons (mod 651,000) for udladede til 254,000 Tons (mod 214,000). Tallet af indrejsende Personer over Port Said var 6,089 (mod 5,720), udrejsende 5,863 (mod 8,087).

Det første Grønlands-Skib

Gertrud Rask bliver i Aar det første Grønlands-Skib, idet det allerede den 14. Marts afsejler til bl. a. Juliane-

haab. Det næste Skib bliver Gustav Holm, som afgaar den 21. Marts.

Kedler paa Dækket

Helsingborg-Rederiet »Gorthon« har kontraheret et nyt Skib paa Frederikstad mek. Verkstad. Skibet, der bliver paa ca. 3,400 Tons d.w., faar en Længde paa 300 Fod og 20,000 kbf. Lastrum.

Kedlerne skal placeres paa Dækket, og Skibet faar som Hovedmaskine en saakaldt »Dampmotor«. Farten skal være ca. 13 Knob, og Skibet leveres ved Aarets Udgang.

Værftet i Frederikstad har Patent paa Systemet med Kedler paa Dækket.

Tørdok og ny Havn i Murmansk

Omkring 1200 Arbejdere er i Øjeblikket beskæftiget med at anlægge en stor Tørdok i Nærheden af Murmansk i Kolofjorden. Til Sommer vil antagelig 5000 Arbejdere blive beskæftigede der, for 2.1 Million Kubikmeter Jordmasse og 350,000 Kubikmeter Stengrund skal flyttes. Dokken skal være saa stor, at de største russiske Isbrydere kan optages deri. I Nærheden af Dokken skal desuden bygges en ny Handelshavn, hvis Bygning vil strække sig over flere Aar.

Japan slaar sig paa Hvalfangst

Der er snart ikke det Omraade, Japanerne ikke har søgt at gøre sig gældende paa. Nu er de ogsaa begyndt paa Hvalfangst i større Stil. Det meddeles saaledes, at de japanske Hvalfangstselskaber »Tosa« og »Japan« har faaet Regeringens Tilladelse til at bygge ialt 3 Stk. 15,000 Tons Hvalkogerier og 24 Hvalbaade til Fiskeri i de antarktiske Farvande. Det er en Meddelelse, der navnlig i Norge har vakt Opmærksomhed.

Kollisionen mellem »Horsia« og »Svava« for

Søretten

I April i Fjor fandt der mellem »Horsia« og »Svava« (D. F. D. S.) et Sammenstød Sted udenfor Sjællands Odde. Begge Dampere blev beskadiget og begge tilskriver den anden Skylden. »Horsia« har i alt lidt et Tab paa 3000 Kr. og »Svava« et Tab paa 900 Kr.

Sø- og Handelsretten kom til det Resultat, at begge Damperne havde Skyld, og at den samlede Skade derfor vil være at dele lige mellem dem. »Svava«, som var sluppet lettest, skal derefter betale 1031 Kr. til »Horsia«.

Isbryderne arbejder stadig

Isbryderen »Sct. Knud« afgik forleden fra Aalborg til Aggersund. »Stærkodder« gik til Skive, hvortil den indbragte Motorjagt »Activ« og bragte Motorsejleren »Siri« ud til frit Vand.

»Lillebjørn« er gaaet til Odense for at være til Assistance, da Havnen ikke kan undvære en kraftig Baad, medens »Sct. Knud« er i Limfjorden.

»Henning Mærsk«

Odense Staalskibsværfts Nybygning, Tankmotorskibet »Henning Mærsk«, der er bygget til A. P. Møllers Rederier, har været paa Prøvetur i Storebælt.

»Henning Mærsk« er paa 14,650 Ts. Dødvægt, 501 Fod lang, 65' 3" bred, og har en Dybgang af 28 Fod. Det er et Dieselmotor Tankskib bygget efter kombineret Langskibs og tværskibs Spantesystem til Lloyd's højeste Klasse. Det har 2 Langskibsskodder og er inddelt i 7 Centretanke og 14 Sidetanke.

Skibet er enkeltskruet og forsynet med Dieselmotor-anlæg af Krydshovedtypen fabrikeret af Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri. Motoren har 7 Cylindre

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 88 • KØBENHAVN V • TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 11

TORS DAG 12. MARTS 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jyllandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Activ«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

DEN SUNDE FORNUFT

Situationen er i Øjeblikket saa kaotisk som læn-Skelig. Tysklands Opsigelse af Locarno Traktaten og Indmarchen af tyske Tropper i den afmilitariserede Zone har skabt en helt ny Situation i Europa. Sensation har jaget Sensation i den sidste Tid, men denne er dog den største. Fra fransk som fra anden Side vil der blive brugt haarde Ord om det skete. Men i dette Øjeblik mere end nogensinde gælder det om at holde Hovedet klart. Som den gamle engelske Politiker Mr. Lansbury siger: Det eneste, der i Dag skal mobiliseres, bør være *den sunde Fornuft*.

Overfor denne store altoverskyggende Begivenhed, hvis Konsekvenser ikke kan overses paa det Tids-punkt disse Linier skrives, bliver alt andet smaalt. Et maa man blot haabe, at Krigen maa undgaas, selv om det i Øjeblikket ser meget truende ud. En saadan Katastrofe kan Europa ikke taale at opleve én Gang til. Det vilde simpelthen betyde Selvdødelæggelse.

Af de andre Begivenheder, som ellers vil have vakt den allerstørste Opmærksomhed, er vel den mest opsigtsvækkende den, at Italien har meddelt Geneve, at det for saa vidt er indforstaaet med det Forslag, der er fremsat angaaende Fredsforhandlinger i den italiensk-abbessinske Konflikt. Af andre storpolitiske Begivenheder er der naturligvis selve den direkte Aarsag til Tysklands opsigtsvækkende Skridt, Ratificeringen af den fransk-russiske Pagt.

Af andre større Begivenheder rundt om i Europa har vi haft Urolighederne i Spanien, der fulgte efter Venstrepartiernes Valgsejr. Ogsaa i Grækenland er den politiske Situation meget spændt; der venter man antagelig snart et Militærdiktatur.

Altsaa Uro og Spektakel overalt — unægtelig det er paa Tide at mobilisere — den sunde Fornuft. Den kan ogsaa godt bruges her.

FORSØG PAA OMGAAELSE AF MINIMALFRAGTERNE

Der har bl. a. fra engelsk Side været rettet Angreb mod skandinaviske Redere for ikke at have overholdt Minimumsrateerne. Dette er blevet tilbagevist. Imidlertid er der et andet Punkt: Norske Blade især har Gang paa Gang advaret mod de Forsøg der gøres paa at faa Rederne til at omgaa Minimalfragterne ved at indrømme Certepartivilkaar, som er ensbetydende med Fragtreduktion. Der forsøges ogsaa paa andre Maader. Et norsk Blad meddeler saaledes om en Befragter, der stiller som Betingelse for at betale Minimumsfragt for en Kullast til Amerika, at Rederiet skal gaa med til at tage et vist Kvantum Bunkers fra vedkommende Befragter til en Pris som ligger adskilligt over Dagens Pris.

Norges Rederforbund har, efter hvad der meddeles, gentaget sin Appel til alle norske Redere om at efterkomme Bestyrelsens Beslutning om Overholdelse af Minimumfragten i de Trades, hvor de er fastsat. Det er klart, at det er alene gennem loyalt Sammenhold, at Rederierhvervet kan klare Tidens Vanskeligheder. Og det gælder ikke blot Norge, ogsaa de andre skandinaviske Lande. En Aftale er en Aftale — og de øvri-

ge Skibsfarts-Lande skal ikke have Grund til at fremsætte Klage over Mangel paa Respekt for Aftaler i de skandinaviske Lande.

ENGLANDS „SCRAP AND BUILD“ PLAN

Bestillinger af Nybygninger fra de engelske Rederes Side i Henhold til »scrap and build« Planen er i den sidste Tid gaaet i Staa. I det engelske Underhus meddeltes det paa Forespørgsel af et Medlem, at der var ydet Støtte for 42 Skibe i Henhold til »scrap and build« Planen. Af de 42 nye Skibe bliver de 22 Dampskibe, de 20 Motorskibe, de 22 Dampere Tonnage 82,000 BRT, og de 20 Motorskibes 73,000 BRT.

Den øjeblikkelige Formindskelse i Bestillinger under »scrap and build« Planen skyldes Knapheden paa Ophugningsstonnage saavel som dens høje Pris. »Se condhand« Tonnage blev en Tid lang betalt med 44 sh. pr. Brutto Register Tons, men Ophugningsværfter bød højst 32 sh. pr. BRT. Da de engelske Redere ikke har haft tilstrækkelig egen Ophugningsstonnage er det at de er begyndt at opkøbe den i det frie Marked for at kunne opfylde Betingelserne i Ophugnings- og Nybygningsplanen.

MINIMALFRAGTER MELLEM DANSKE HAVNE

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har udsendt Meddelelse om Minimalfragtrater mellem danske Havne gældende fra 15. Marts.

Som det vil være bekendt, hedder det i Foreningens Meddelelse, er Driftsomkostningerne for Smaa-skibsfarten i det forløbne Aar steget meget betydeligt. Smaa-skibsfarten har derfor været nødt til at søge en beskedent Kompensation. De nu udsendte Fragtrater indeholder derfor kun Forhøjelser paa en Række Omraader, der hidtil har været særligt lavt tariferede. Endvidere har man foretaget en teknisk Revision af den almindelige Ratetabel og udlignet forskellige Uoverensstemmelser, som fandtes heri. De saaledes foretagne Ændringer er alle meget smaa og fordeler sig nogenlunde ligeligt mellem Forhøjelser og Nedsættelser.

Blandt de vigtigste Forhøjelser kan nævnes, at Tillæget for udenlandske Jordnød- og Solsikkekager forhøjes fra 10 pCt. til 15 pCt. For Palmekager, løse, udenlandske Bomuldsfrøkager og Soyaskraa fra 10 pCt. til 20 pCt. Medens Tillæget for Kokoskager, 20 pCt. fortsat gælder for filipinske Sorter, forhøjes det for lettere Kvaliteter til 30 pCt. Havremel m. v. faar 50 pCt. i Stedet for 40 pCt. Tillæg. Klid m. v. 80 pCt. i Stedet for 60 pCt., medens Sukkerroefrø tariferes med 100 pCt. Tillæg paa Grundraten. For Gødningskalk reduceres Fradraget fra 15 pCt. til 10 pCt. Falslagsten og Hydratkalk ansættes med 25 pCt. Tillæg, medens Molersten forhøjes fra 22 til 30 pCt. For Skærver fra Bornholm forhøjes Satsene en Smule for de lange Rejser, medens den hidtidige Sats bibeholdes uforandret for kortere. Chaussésten beregnes fremtidig med 5 pCt. Tillæg til Skærveraten, medens Brosten og Kantsten faar 10 pCt. Fradrag i Stedet for 15 pCt. fra Grundraten, og Bygningssten mister det hidtidige Fradrag paa 10 pCt. Det samme gælder Kaolin. Medens der tidligere kun har været angivet Normer for Brænde, Snitgavn og Kævler, har man nu ogsaa vedtaget en Sats for skaaret Træ, der beregnes som 1¼ Gang 1 Ton. I Lokalraten for Sydfyn er enkelte mindre Ændringer, og det samme gælder Lokalfragt-Taksterne for Limfjordsområdet.

VALUTASTABILISERINGS-PROBLEMET

Hvis Verdensfreden skal bevares, hedder det i en Meddelelse fra Amerika, maa man naa til større Samhandel mellem Landene og Valutastabilisering.

Den amerikanske Udenrigsminister Cordell Hull har i en store Tale givet Udtryk herfor. Han understregede, at i to Aar har Dollarkursen været omtrent stabil i Forhold til Guld. Det samme gælder Pundet. Han fremholdt, at Amerika maatte søge at faa Balance paa sit Budget. Dollardevalueringen forsvarede han som nødvendig af Hensyn til Statens øgede Udgifter til Arbejdsløsheden og Erhvervslivet. Men man er fra amerikansk Side beredt til at forhandle om Valutastabilisering. Unægtelig — fra flere og flere Sider lyder dette Krav. Lad os haabe, at de interesserede Parter ikke sidder det overhørigt.

SPANSKE HAVNE

(Fortsat).

Sevilla

Værfter og Dokke findes ikke, og kun mindre Reparationsværksteder. For større Reparationer og Doksætning maa Skibene gaa til Cadiz.

Afgifter. Foruden de almindelige Afgifter, som er gældende for alle spanske Havne, som Tonnage-Afgift, Transport-Afgift og Trafik-Afgift, maa alle Skibe, som besøger Floden, betale en Navigations-Afgift, som afhænger af Skibets Dybtgaaende, og beregnes efter følgende Tarif: Naar Skibets største Dybtgaaende ind eller ud er:

fra 6' til 10'	betales	..... pts.	20,—
> 10'1" > 13'	>	.....	> 40,—
> 13'1" > 13'6"	:	.....	> 100,—
> 13'7" > 14'	4	.....	> 150,—
> 14'1" > 14'6"	>	.....	> 200,—
> 14'7" > 15'	>	.....	> 250,—

og saaledes videre stigende med Pts. 50,— for hver 6 Tommer. Naar Skibene har Transitgods ombord, reduceres Afgiften, idet man for hvert fulde 150 Tons Transitgods fratækker en halv Fod fra Skibets Dybtgaaende: et Skib, som ligger f. Eks. 15'6", men har 300 Tons Transitgods ombord, betaler saaledes kun Afgift efter et Dybtgaaende af 14'6".

Omend Havneafgiften, eller rettere Havnebygnings-Afgiften som Regel kan opkræves hos Lasteejerne, vil det være af Interesse at nævne den, da den i første Instans opkræves hos Skibet, og undertiden ifølge Certepartiet er for Skibets Regning. Den beløber sig til pr. 100 kg Last løst eller lastet:

	Europæisk Fart		Oversøisk Fart	
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
Mineraler, Metallaffald og Jernmalm	0,50	0,25	0,50	0,10
Andre Sorter Malm	0,75	0,75	1,—	0,50
Stenkul og Koks	0,50	0,25	1,25	0,25
Kalk, Cement, Brosten og Konstruktionsmaterialer af Ler og Cement	0,50	0,25	0,50	0,25
Jernbarrer	1,—	0,25	1,—	0,25
Bly i Blokke og kobberholdige Legeringer	1,—	0,50	1,50	0,50
Havsalt	1,25	0,05	1,50	0,05
Gødningsstoffer	1,—	0,125	1,50	0,125
Korn og Vin	1,—	1,—	1,75	1,25
Tom Emballage	frit	frit	frit	frit
Andre Varer og Penge ..	1,25	1,25	1,75	2,50

Af andre Afgifter betaales der i Sevilla Kajakgift, som imidlertid paahviler Lasten.

BELGISK KONGOS UDFØRSEL

Udførslen fra Havnen Matali i Belgisk Kongo beløber sig til 260,247 Tons mod 228,788 Tons forrige Aar. De vigtigste Udførselsartikler fra Belgisk Kongo var:

	1924 Tons	1935 Tons
Palmekerner	39,976	49,000
Kopal	18,264	17,607
Olie	39,038	44,051
Bomuld	22,049	24,664
Kaffe	12,671	13,925
Kobber	62,071	74,849
Erts	5,182	5,161
Sukker	6,881	8,025
Træ	2,501	4,229

PAA GRUND AF LOCKOUTEN

fremtræder »Dansk Søfartstidende« — det gælder dette og de to foregaaende Numre — ikke i sit normale Udsyr, hvad vi beder vore Læsere undskyldte.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*- og saa nu
Carlsberg*

**"GAMLE"
eller
"HOF"**

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **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.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.
TOLDBROGDAE 18

Damp- og elektrisk drevne
ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER

FRA
DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

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

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

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

ASSENS

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

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

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

British Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).
ESBJERG

Telgr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:
O. M. Friis, statsaut.
H. Raask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(3 Ledninger)

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 5

TORS DAG 30. JANUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jullandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Activ«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Ballie«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautica«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saahye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE DANSK-AMERIKANERNE OG AMERIKALINIEN

Det trækker, som det vil vides, ud med Afgørelsen med Hensyn til Skandinavien—Amerikaliniens Fremtid. Regeringen er for saa vidt for de Planer, der har været fremme om at skyde 18 Millioner til som Laan til Bygning af de to nye, moderne Skibe, men dels de Radikales, dels de to Oppositionspartiets Stilling til Spørgsmaalet er endnu ikke helt klart. Gang paa Gang har det været nævnt, at Linien navnlig for Dansk-Amerikanerne havde stor Betydning. Det kan maaske have sin Interesse at se, hvad en af de kendte Dansk-Amerikanere, Lederen af en af Minneapolis' store Landbrugsmaskinfabriker, Hr. E. C. Budtz, der for Tiden er i Danmark, siger i et Interview:

»Efter min Mening maa Sagen simpelthen gribes an som det økonomiske Foretagende, den er. Jeg har erfaret, at en Opretholdelse af Ruten vil kræve nye Baade til omkring en Snes Millioner danske Kroner. Jeg ved, hvor stor Skuffelsen vil blive i Amerika, hvis Linien lukkes, og jeg har erfaret, at det er et mægtigt Arbejde, den amerikanske Gesandt her, Mrs. Ruth Bryan Owen, har gjort for at genoplive Interessen for Danmark i U.S.A., gøre det populært og tiltrækkende. Med det som Baggrund er det min Tro, at en Tegning af Aktier til disse Nybygninger og Rutes Fortsættelse ikke alene vil blive mødt med Forstaaelse af alle Danske i De forenede Stater, men ogsaa med Glæde over, at det ikke skulde være nødvendigt at stryge Flaget paa denne Pioner-Rute.

Jeg har haft Lejlighed til at drøfte Sagen bl. a. med Statsminister Stauning, og jeg vil baade selv gerne gaa med ind økonomisk for Tanken foruden, at det lige indtil min Tilbagerejse og i Tiden efter denne vil være mig magtpaaliggende at faa Spørgsmaalet draget frem til Belysning i Pressen i Amerika.

Der er for mig ingen Tvivl om, at den forøgede Konkurrenceevne, der ligger i Anvendelsen af hypermoderne Skibe, vil muliggøre Aktietegningen i tilstrækkelig Omfang.«

Det frengaar af Hr. Budtz' Bemærkninger, at man blandt Dansk Amerikanerne tillægger Skandinavien—Amerika Liniens Bevarelse overordentlig stor Betydning, og at man efter hans Formening ogsaa vil være villig til blandt Dansk-Amerikanerne at bringe Ofre til dette Formaal, men hvorvidt det vil være muligt paa dette Grundlag at tegne en tilstrækkelig stor Aktiekapital til at føre Sagen videre, maa man dog stille sig tvivlende overfor.

Inden Sagen kom saa vidt, som den nu er, blev den efter Anmodning fra Regeringen nøje overvejet af Rederiforeningens Bestyrelse, og dette sagkyndige Raad har derefter overfor Regeringen udtalt, at man efter alle foreliggende Oplysninger maa antage, at en Videreførelse af Linien ikke kan finde Sted paa forretningsmæssig Basis. Naturligvis vil det have stor Betydning ogsaa for Liniens Trivsel i Fremtiden, at man fra Dansk-Amerikanernes Side støtter denne paa bedste Maade, men nu at forsøge paa at skaffe Kapital frem i Amerika tror vi ikke vil mødes med Held, og det kan derfor let forskæmte en virkelig Løsning af Sagen.

LENSBARON HANS ROSENKRANTZ

Det er en af dansk Erhvervsliv højt fortjent Mand, der er gaaet bort med fhv. Nationalbankdirektør, Lensbaron *Hans Rosenkrantz*. Ogsaa indenfor Skibsfarten har man gjort Brug af hans Navn og hans Arbejdsevne. Som Formand i Det Forenede Dampskibs Selskabs Bestyrelse og som Bestyrelsesmedlem i Københavns Frihavns A/S har den afdøde ved mange Lejligheder haft Forbindelse med Skibsfartens Udøvere. Han var den fødte Adelsmand, og det prægede ham Livet igennem. Han havde efterhaanden erhvervet sig Indsigt paa en Række vidt forskellige Felter, og alle de Hverv, han paatog sig, røgtede han med den Pligt-troskab, der var et af hans mest karakteristiske Kendetegn.

TRADITIONEN

Aldrig har vel Begrebet Traditionen manifesteret sig tydeligere end i disse Dage i London. Kongens Død og den nye Konges Overtagelse af sit høje Embede har givet Anledning til den lange Række middelalderlige Skuespil, som vi har hørt omtalt og set afbildet utallige Gange i den sidste Uge. Men bag det allsammen ligger dette usigelige, dette uhaandgribelige, der har gjort England stort, gjort det til den Verdensmagt, vi alle kender og beundrer: Traditionen, Englands, Storbritanniens, det britiske Imperiums største Støtte. Aldrig nogensinde før er vi vel blevet i den Grad overbevist om, at England er en Verdensmagt, en Verdensmagt som i Øjeblikket har hele den øvrige Verdens Opmærksomhed henvendt paa sig, en Verdensmagt der sørger over sin Konges Død og som samtidig har erfaret den dybe Sympati og Beundring der næres for den overalt.

ENGLANDS IMPORT

En foreliggende samlet Opgørelse over Englands Import af Landbrugsprodukter i 1935 viser, at England har indført ca. 488 Mill. kg Smør, ca. 386 Mill. kg Bacon og Skinker og ca. 110 Mill. Snes Æg. I Forhold til Aaret før en Nedgang paa Smørret med 1 pCt., for Bacon og Skinker en Nedgang paa 9 pCt. og for Æg en Opgang paa 6 pCt.

Danmarks Andel i Tilførslerne af Smørret var i 1935 23 pCt. i 1934 26 pCt., for Æg henholdsvis 23 og 26 pCt. og for Bacon og Skinker henholdsvis 50 og 51 pCt.

PROBLEMET TANKSKIBS-KONTRAKTER

Det meddeltes i Efteraaret, at flere norske Redere via England havde købt Nybygnings-Kontrakter med tyske Værfter. Det norske Clearingsnavn har senere indgaaende drøftet Spørgsmaalet, om Betalingen af de bestilte Tankskibe kan anses for at være Clearingen mellem Norge og Tyskland uvedkommende. Nævnet har nu truffet Afgørelse i Sagen og indtager det Standpunkt, at selv om en norsk Reder køber Kontrakt fra et Land udenfor Tyskland, saa er Kontrakten dog at anse som tysk og falder saaledes ind under Clearingen. Imidlertid er det samtidig besluttet, at de Redere, som allerede i god Tro har købt saadanne Kontrakter, kan faa Dispensation.

Endvidere meddeles det, at man ikke fremtidig kan give Dispensation for saadanne købt Kontrakter, og denne Meddelelse har vakt Opmærksomhed, da flere Redere har købt Kontrakter, der for længe siden er indgaaet med tyske Værfter. Naar man holder sig indenfor Tankskibslovens skærpede Regler og desuden køber Skibe, som allerede er i Arbejde, er det meningsløst at give udenlandske Redere saadant Forspring i Konkurrencen. Norske Blade meddeler, at saadanne Salg er sket til Danmark og Sverige. Kan man iøvrigt hindre, at et tyskbygget Skib indkøbes til Norge efter

en Tids Fart under fremmed Flag, spørges der videre, og hvis man kan det, er det en tvivlsom Anordning at dæmme op for Køb af selve Kontrakten.

OLIESANKTIONER OG TANKSKIBE

Den 20. Januar er kommet — og den er forbi. Den Dag der skulde betyde Oliesanktionernes Ikrafttræden og dermed en sandsynlig Udvidelse af Krigen. Den 20. Januar blev ingen Katastrofe Dato. Og det ser ud som om vi nu Gang paa Gang skal erfare dette: Trusler, Trusler, — men ingen Følger af disse Trusler.

Forskellige Meddelelser fra Genève gaar ud paa, at Spørgsnaalet om Tankskibenes Anvendelse er kommet i Forgrunden ved Overvejselen angaaende Oliesanktionerne. I adskillige skandinaviske Blade har dette Problem været indgaaende debatteret, og de fleste mener, at det er udelukket, at Genève kan gribe til Transportforbud for Olie, hvis man ikke samtidig gennemfører Salgsforbud for alle Medlemmer af Folkeforbundet.

Begge Forbud vil imidlertid sandsynligvis blive lige lidt effektive, for hvis blot Italien har Penge til at betale med, kan det anskaffe sig baade Olie og Tonnage i Overflod fra Lande, der ikke er Medlem af Folkeforbundet. Alene U.S.A. har en Tankskibsflaade paa 2.5 Millioner Bruttotons og Italiens egen Tankskibsflaade er paa 329,000 B.R.T. Overvejselserne om Oliesanktionerne er derfor rimeligvis noget, der paany skydes ud i den uvisse Fremtid.

Vi hører stadig saa mange alarmerende Rygter om Trusler — men der sker ikke noget. Alligevel, vi maa altid huske den gamle Fabel om Ulven og Faarene.

DE DANSKE STATSHAVNE

Der er som bekendt 15 danske Statshavne, og der skal i det kommende Finansaar anvendes betydelige Beløb til Arbejder ved disse. Trafikminister Fisker oplyser, at Hirtshals Havn vil blive færdig i Foraaret 1937, og da vil den have kostet over 14 Mill. Kr., hvoraf 1½ Mill. Kr. til den store Besøjingsmole, der er nødvendig af Hensyn til Norgesruten Kristianssand — Hirtshals, der vil blive en vidtrækkende Kontinentalforbindelse. Paa Finansloven søges nu 112,000 Kr. til forskellige Arbejder ved Havnen udover de ordinære Bevillinger.

I indeværende Finansaar anvendes der 450,000 Kr. til Hanstholm Havn og paa Finansloven for 1936—37 søges en Bevilling paa 645,000 Kr. Der vil da være anvendt 6.4 Mill. Kr. til denne Havn, men den vil antagelig først blive helt færdig om en halv Snes Aar, og der vil da være anvendt ca. 15 Mill. Kr. paa den.

I Tyborøn Havn, hvis Udvidelse blev paabegyndt i 1930—31, har Staten anbragt godt 4½ Mill. Kr., og i Aar anvendes der bl. a. 115,000 Kr. til Vej-, Kloak- og Vandforsyningsanlæg til den By, der nu vokser op om Havnen.

Endelig skal der anvendes 120,000 Kr. til Udvidelse af Esbjerg Trafikhavn og 100,000 til Udvidelse af Kajpladsen ved østre Forhavn og Ombygning af søndre Forhavnskaj. I Frederikshavn foretages ogsaa en Kajpladsudvidelse, og i Skagen Fiskerihavn anlægges et nyt Havnebassin, hvortil i indeværende Finansaar anvendes 375,000 Kr., og lige saa meget skal bruges i det kommende Finansaar.

KAPRUSTNINGERNE OG ERHVERVSLIVET

Det ser ud som om Kaprustningen i Verden begynder at forurolige London City saa stærkt, at der i den Anledning fremsættes Advarsler.

En af de fem store engelske Privatbanker, West-

minster Bank, har paatalt det usunde i Oprustning ved Hjælp af Laan.

Og et af de store Finansfirmaer i City skriver i sin Aarsrapport:

»Medens Verdenshandelen er gaaet katastrofalt ned siden 1929, er Rustningshandelens Andel i Verdenshandelen gaaet op til det dobbelte. Svære Rustningsudgifter fører af sig selv til international Nervøsitet og bliver dermed til en ny Hindring for virkelig international Handel, — saa meget mere som denne Nervøsitet udnyttes af den nationale Selvforsyningspolitik's Talsmænd. Dette skæbnesvangre Kredsløb har samtidig en Tilbøjelighed til at forevige Afspærrings-

politiken og Understøttelsespolitiken overfor visse Hjemmeindustrier.

Forsvarsudgifter maa vi fortsat have i denne ufuldkomne Verden, men en Nedsættelse af denne kostbare Udgiftskonto og en Frigørelse af Kapital, Arbejde og Raamateriale til Fordel for andre, mere produktive Virksomheder kan kun opnaas, hvis der skabes Klarhed over, at det er en Misforstaaelse, at Oprustning er et Middel til at skaffe ny Velstand.

Det er et alvorligt Memento. Men stadig venter man forgæves paa den, der skal standse denne skæbnesvangre Udvikling.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Ved Kong Georges Død og den dermed forbundne Sørgehøjtid har London atter engang manifesteret, hvilken altomspændende Indflydelse den har paa Verdensmarkedet. Naar Englænderne fester, som under Kroningsjubileet sidste Sommer, eller naar de, som Tilfældet er nu, sørger, skydes Forretningerne til Side for en Tid. Af denne Grund forunder det heller ikke, at Befragtningernes Antal i den forløbne Uge, har ligget betydeligt under foregaaende Uges. Ratemæssigt fandt der ingen større Forskydninger Sted, selv om man hist og her kunde konstatere en noget svagere Tendens, hvilket man dog maa være berettiget til at gaa ud fra skyldes Befragternes øjeblikkelige Ulyst til at gøre Forretning.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende korfattede Oversigt:

Canada/Northern Range & Gulf/Vestindien. Der sluttet stadig for Korn fra St. Lawrence River for næste Sæson Lastning paa Basis af Minimalraterne. Fra St. John og Halifax fortsættes Efterspørgslen for prompt Tonnage paa Basis af 2/- à 2/1½d. til U.K.

Northern Range lager stadig Tonnage for Scrapjern, selv om Behovet i Øjeblikket synes noget mindre. 4000 Tonner fik 13/4½d. til Glasgow eller Ardrossan. Dette kan gentages, ligesom der til Vestitalien kan betales omkring \$5:- paa Gross terms. Til Japan ligger Raten omkring 12/- f.i.o.

Fra Golfen sluttet en enkelt stor Baad for Scrapjern til 14/- til U.K. Iøvrigt kan stor Tonnage placeres til Japan for Fosfat til omkring 11/- med hurtige Expeditioner.

Vestindien har været rolig. Fra Cuba spørges stadig efter Tonnage for Febr. Lastning til 14/6d. til U.K./Antwerp eller Rotterdam, men Rederne forlanger i Øjeblikket noget mere. San Domingo har betalt 13/9d. for 5300 Tonner til U.K./Cont., Febr. Lastning.

River Plate. Dette Marked er desværre meget stille, selv om der periodevis viser sig noget bedre Efterspørgsel. Til U.K./Cont. sluttet der stadig til Minimumrater, Mellemstørrelseskibe foretrækkes. Up River/Braila har taget yderligere 3 Skibe til 19/3d.

Til Destinationer udenfor Minimalraterangen er der kun lidt at gøre. Tonnage har været fast fremme til 16/6d. fra Up River til Japan uden Resultat.

Vestkysten af Sydamerika. Nitratbefragterne tog 7000 Tonner til U.K./Cont. til 19/6d.

Nordpacific. Der er stadig kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage fra Korn. Raten er nominelt omkring 20/6d. F.i.o. Forretningerne, som hovedsagelig baseres paa en Blanding af Korn og Lumber, ligger derfor ogsaa noget svagere, og der noteres kun omkring 20/6d. for Febr./Marts.

British Columbia/Shanghai noterer stadig omkring

£5250 for 484,000 Cbft. Baad, og British Columbia/Sydney har betalt £4100 f.i.o for 7300 Tonner, Marts.

Østen/Indien. Soyabønemarkedet interesserer sig stadig mest for tidlig Tonnage. Dalny/Rotterdam eller Hamborg har betalt 27/6d. for norsk Motorskib med 15. Febr. cancelling, og engelsk 7600 Tonner har faaet 27/- for lignende Forretning med 27. Febr. Annullering. For Martslastning noteres omkring 26/6d. fra Dalny til Rotterdam eller Hamborg.

Saigon Ris har været særdeles aktiv, men i Slutningen paa Ugen flovede Markedet dog noget af. Sidste Slutning var 7500 Tonner Marts/April til 26/6d. via Cape, og 8000 Tonner April Lastning til 25/9d.

Burmah Ris er uforandret omkring 24/6d. til Holland, og Madras Kyst Befragterne indikerer ligeledes uforandret omkring 26/- à 26/6d. for Febr./Marts.

Australien. I Begyndelsen af Ugen var Efterspørgslen ret livlig, men senere blev det igen stille. Der kan dog stadig placeres Tonnage for næsten enhver Position helt hen til 25. April cancelling til Minimalraterne.

Sydafrika. Der cirkulerer stadig forskellige mere eller mindre positive Forespørgsler for Majs, saavel til U.K./Cont. som til Montreal, men det er vanskeligt at komme til Forretning om disse Ordre.

Europa. Disse Markeder er desværre stadig utilfredsstillende. Udgaende Kulforretninger er vanskelige at faa i Orden, og Raten er ruinerende lav. Russerne har vist lidt mere Interesse for Tonnage fra Sortehavet, hovedsagelig for blandede Ladninger. Der noteres bl. a. 8000 Tons til Vladivostock til 15/-, 6000 Tons til River Plate til 10/-, begge f.i.o.

Paa Trælastmarkederne kommer der kun faa nye Ordre frem, og Konkurrencen om disse er derfor temmelig skarp. Heldigvis synes Minimalrateskemaet at holde til Trods herfor, og før eller senere maa Befragterne jo komme i Markedet med deres Laster.

Kul fra England til Danmark er nu nede i omkring 4/3d. for 3000 Tonnere med hurtig Losning.

Timecharter. Stor Dieseltonnage er sluttet for 5/7 Maaneder, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. til den gode Rate af \$1.10. Vestindia Markedet ligger noget svagere. Raten for 5000 Tonnere ligger idag næppe højere end \$1:- for Rundtur.

Russerne har taget nogle Dampere for 4/6 Maaneders Certeparti til elendige Rater. Disse Baade, som skal anvendes i Trælastfarten, vil sætte Russerne i Stand til at faa deres Ladninger transporteret til Rater, der ligger ikke saa lidt under de netop vedtagne Minimalrater. Rederne burde i egen Interesse sætte en Stopper for denne Trafik, som, hvis ogsaa andre Befragtere vil indlade sig herpaa, let kan gøre det netop vedtagne Minimalrateskema illusorisk.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sølvkrans til Kong George's Baare

Paa et Møde den 22. Januar blev det vedtaget, at følgende Erhvervsorganisationer: Dansk Dampskibsrederiforening, Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation, Fællesrepræsentationen for dansk Haandværk og Industri, Industriraadet og Landbrugsraadet vilde sende en Sølvkrans til Kong George V's Baare.

Den danske Skibsfart paa Bordeaux og Bayonne i Aaret 1935

Den danske Skibsfart paa Bordeaux og Bayonne i Aaret 1935 har været som følger:

Til <i>Bordeaux</i> ankom der i	
1935:	94 danske Baade — 112,726 Reg. Tons Netto, mod:
1934:	93 — — — 99,008 — —
1933:	117 — — — 107,576 — —
1932:	87 — — — 86,257 — —

Af de indkomne Baade var der:

19 Baade	af D.F.D.S.s i regelmæssig Fart København—Bordeaux.
37 —	med Kul fra Danzig/Gdynia.
8 —	med Jordnoder fra Senegal.
6 —	Kul fra England.
6 —	med Papirmasse fra Finland.
4 —	af Ø. K.'s med Stykgods fra Østen.
14 —	med diverse Laster.

Til *Bayonne* ankom der i 1935: 20 danske Baade mod 1934: 20, 1933: 26, 1932: 16.

Af de indkomne Baade var der: 13 med Kul fra Danzig/Gdynia, 4 med Korn fra Marokko, 3 med diverse Laster.

Eksamensresultater

Ved de i Aaret 1935 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserproven* indstillede sig 62 Eksaminander, hvoraf 55 bestod. Til *Maskinpasserproven* indstillede sig 49 Eksaminander, hvoraf 40 bestod. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 290 Eksaminander, hvoraf 245 bestod. Til *Den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag* indstillede sig 125 Eksaminander, hvoraf 119 bestod. *Maskinfag* indstillede sig 126 Eksaminander, hvoraf 121 bestod. *Elektrotekniske Fag* indstillede sig 125 Eksaminander, hvoraf 117 bestod. Til *Haandværkerproven* indstillede sig 159 Eksaminander, hvoraf 154 bestod. Til *Elektroinstallator-Proven for Maskinister* indstillede sig 69 Eksaminander, hvoraf 62 bestod.

Nedgang i Englands Oplægninger

Efter de foreliggende Opgørelser er den oplagte Tonnage i England i Løbet af et Aar reduceret med ikke mindre end 51.5 Procent, nemlig fra 878,000 Tons til 452,962 Netto Tons ved Aarsskiftet.

Norges Klipfiske-Eksport

En Række norske Fagfolk indenfor Klipfiskebranchen har været i Oslo for at konferere med en Specialkomité, som Handelsministeriet har nedsat. Basis for Drøftelserne, som gælder Vanskelighederne for Klipfiskeeksporten — bl. a. som Følge af de lave indenlandske Priser — har været en Plan om at foregribe Konkurrenternes Prisnedskæring ved, at der for norske Klipfisk gennemføres en Eksportgaranti. Det skulde da ikke længere blive nogen Fordel for Konkurrenterne at sætte Priserne ned, naar norske Varer til enhver Tid kunde tilbydes til samme Priser.

Mødet gennemgik Planens tekniske og økonomiske Sider og der vil ifølge Bladet i nær Fremtid blive fremsat Forslag for Stortinget med Henblik paa de Traktatforhandlinger, som forestaar saavel med Portugal som med Spanien.

Atter et Par oplagte Dampere i Københavns Havn

I de sidste Dage er 2—3 danske Dampere blevet oplagt i Københavns Havn, efter at der det sidste halve Aar overhovedet ikke har været Oplæggere ud over de forskellige Selskabers Reserveskibe.

Ny Lufttur

Major Mac Rindle fra British Airways — der arbejder sammen med Hilman Concern — har aflagt Besøg i København i disse Dage, og der er truffet Aftale om, at der aabnes en ny direkte Rute København-Malmø-London i Løbet af de nærmeste Uger. Samtidig erfarer vi, at ogsaa Scandinavian Airways og British Continental Airways aubner nye Ruter paa København-Malmø i nær Fremtid.

Skibssalg

C. K. Hansens Dampere »Stegelborg« er blevet solgt til Kaptajn *Remmelgas* i Tallinn (Reval) for 8,900 Pund

Sterling (ca. 200,000 danske Kr.) og vil i den nærmeste Fremtid blive overtaget af sin nye Ejer.

»Stegelborg«, der er paa 1,146 Netto Tons og har en Kapacitet af ca. 3,100 Tons d.w., er bygget i West Hartlepool i 1906.

Kaptajn *Remmelgas* er Medlem af det estniske Rederi »Käsmu Laeva Omanikud«, et Selskab af Kaptajner, der selv ejer eller har Part i de Skibe, de fører. Selskabet, der administreres af Kaptajn *Tiedemann* i Tallinn, er det samme, der sidste Vinter købte Dansk-Fransk Dampskibsselskabs Dampere »Normandiet«.

Samtidig med, at Kaptajn *Remmelgas* har købt »Stegelborg« har han solgt den ca. 300 Tons Dampere »Julia« til Skibsreder *Hans Svenningsen* i København.

Landsretsdom om Skibssalg

I Juli Maaned 1935 solgte Skibsfører Joh. Mortensen, Omme MS. »Carl« til Skibsfører Larsen-Badse, Bandholm.

Skibskommissær Poul Christensen, Nakskov, som havde haft Skibet paa Haanden, anlagde derefter Retssag mod Joh. Mortensen og krævede ham domt til Betaling af Kommissionssalær, ialt 1,280 Kr.

Ved Underretten blev Mortensen frifundet, hvorefter Christensen appellerede til Landsretten, hvor Sagfører Groule, Årøskøbing, førte Sagen for Mortensen.

Joh. Mortensen blev frifundet, og Poul Christensen dømtes til at betale 120 Kr. i Sagsomkostninger for Underretten og 160 Kr. for Landsretten.

Den nye Statsbanefærge under Bygning i Aalborg

Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri er i denne Tid travlt beskæftiget med Skroget til den nye Statsbanefærge, som Værftet bygger i Samarbejde med Helsingør Skibsværft. Skroget skal leveres 1. Maj, og først efter den Tid lages der rigtig fat paa den svenske tidligere omtalte Skibsbestilling.

Søforhør over »Maja«

I Søretten afgav Besætningen fra J. Lauritzens Dampere »Maja«, der Nytaarsaftens Dag grundstødte i Nærheden af Dage, forleden Dag Forklaring.

Føreren, Kaptajn *Ulrich Jensen*, oplyste, at Dis og Taae var Aarsagen til Grundstødningen i Forbindelse med Strømsvætning. Maaske ogsaa magnetiske Forstyrrelser af Kompasset.

Skibet er nu gaaet til Reparation i Oscarshavn. Skaden anslaaes til 100,000 Kroner.

Berømt Skib til Salg

Det franske Søfartsministerium har bemyndiget Compagnie Sud-Atlantique til at udbyde det udbrændte Skrog af Kæmpedampere »L'Atlantique« til Salg. Det Beløb, der kommer ind ved Salget, skal bruges til at dække Bjergerelønnen for Vraget. Bjergerne har forlangt 50,000,000 Francs — ca. 15 Mill. Kr. — for deres Arbejde.

Samtidig har Appelretten i Bordeaux afvist Assurance-selskabernes Krav om en retslig Undersøgelse af Omstændighederne ved »L'Atlantique«s Brand. Der blev i sin Tid i Anledning af Branden rejst Mordsigtelse mod ukendte Personer, og Sagen var for en Undersøgelssdommer, der imidlertid ikke fandt Grundlag for en Retssag. Denne Kendelse af Undersøgelssdommeren er altsaa nu blevet godkendt af Appelretten.

Nyt Bananrederi i Bremen

I Bremen er der blevet dannet et nyt Bananrederi, der har faaet Navnet »Union Handels- og Schifffahrtsgesellschaft«, og det har en Aktiekapital paa 1 Million Mark. Aktiekapitalen er for 1/3's Vedkommende i Hamburg, 1/3 i Bremen og 1/3 af United Fruit Company, Boston. Den administrerende Direktør bliver Konsul Adolf Stadtländer, Bremen. Rederiets Flaade kommer til at bestaa af 6 Skibe med en sammenlagt Tonnage paa 30,000 Brutto-ton. Fire af det nye Rederis Skibe har tidligere gaaet under engelsk Flag for Firmaet Elders & Fyffes Ltd., London. Del er Meningen at Trafiken paa Bremen skal foregaa regelmæssigt med 1 Skib om Ugen.

Kockums Direktion

Direktør G. Ahlrot, der i 31 Aar har været administrerende Direktør for »Kockums Værft« i Malmø, fratræder den 1. April sin Stilling, men vedbliver at være knyttet til Selskabet som Formand for Bestyrelsen. Stillingen som administrerende Direktør overtages af Direktør Frans Henrik Kockum, der ogsaa i en Aarrække har været med i Ledelsen. Som teknisk Direktør tillæder Gøsta E. A. Lundqvist, nuværende Direktør og Repræsentant i London for Aktiebolaget Atlas Diesel.

Kollisionen ved Malmø

Der er nu sluttet Forlig mellem Rederiselskabet »Øresund« og Salvesens Rederi i Norge vedrørende Kollisi-

DANSKE SKIBSMÆGLERE

FORTSAT FRA SIDE 54

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«

sionen udenfor Malmø i 1933 mellem Damperne »Malmø« og »Alix«.

Malmø Byret havde for sit Vedkommende afsluttet Sagen i November og dømt Rederiselskabet »Øresund« til at betale »Alix«s Rederi en Skadeserstatning paa 250,000 Kr. »Øresund« indankede Dommen for Hovrätten i Skaane, der nu havde Sagen til Behandling.

Det meddeles, at »Øresund« er villigt til at betale det idømte Beløb, som dog helt dækkes af Forsikringen. »Alix«s Skade er vurderet til 270,000 Kr.

Skibsinspektionen

For nogen Tid siden blev en Motorskonnert af Skibsinspektoren i Kolding fundet behæftet med forskellige Mangler. Skibsinspektoren forlangte dem straks udbedret, men Skibet forlod Kolding uden at have faaet Forholdene bragt helt i Orden. Siden har den et Par Maaneder sejlet rundt til de danske Havne, men nu har Skæbnen indhentet den i Nørresundby, og den fik ikke Lov at fortsætte sin Rejse til Vejle, før Manglerne var afhjulpet.

Sagen er indberettet til Søfartsministeriet, og Skipperen slipper næppe for en Bøde.

Færgefarten Frederikshavn—Larvik

Den samme Komité, der i sin Tid gennemførte Rulen Hundested—Grenaa, har besluttet at gennemføre Færgefarten mellem Frederikshavn og Larvik.

Man regner med, at den første Tur kan foretages i Maanederne Juni—Juli næste Aar.

Bilerne skal føres ind fra Siden og ved Hjælp af Drejeskive og Elevatoranlæg dirigeres paa Plads.

Man er derved kommet ud over Problemet Færgeleje, idet »Færgen« kan lægges til ved almindelig Kajplads.

Norges Amerikalinie

Planerne for Norges Amerikaliniens nye Skib er nu praktisk faldt færdige. Det bliver meget elegant udstyret med Plads til 800 Passagerer og skal sættes i Drift i Sæsonen 1938. Det bliver ikke muligt at bygge Skibet i Norge.

Skoleskibet Fanø

Rederiet J. Lauritzen har udsendt Beretning om det Togt, som dels Skoleskib, Fanø, udførte i Fjor fra den 6. Maj, da Eleverne blev paamonstret i Marstal, til den 23. December, da de afmonstredes, ligeledes i Marstal, efter en for deres Uddannelse lærerig Fart. Skibet udførte i den Tid 14 Rejser, paa hvilket det besøgte 30 Havne. Togtet varede 232 Dage, hvoraf de 134 ½ Døgn i Søen, og det har tilbagelagt 15,695 miles. Paa Grund af det stormfulde Vejr siden August Maaned og paa Grund af, at nogle

Laster udeblev, har det økonomiske Udbytte været daarligt, og Driftsoverskudet for Togtet har kun været ca. 200 Kr. mod 3200 Kr. Aaret i Forvejen.

Drogdens Fyr

Som bekendt skal der nu bygges en Fyrbaake ved Drogden i Stedet for det derværende Fyrskib, og Entreprenør Bjørn Petersen, der skal bygge det, har i Sydhavnen paa et Stykke indrammet Havn været i Gang med at støbe den mægtige Sænkekasse paa 31 × 14 Meter, der skal sænkes derude og danne Fundamentet for Fyret. Dette Arbejde er nu saa vidt fremme, at man ikke kan udføre mere i Sydhavnen, men Sænkekassen skal bugseres ud til Timeterbassinnet, hvor Arbejdet paa den skal fortsættes.

Trafikken paa Suezkanalen i November 1935

Trafikken paa Suezkanalen tiltog i November Maaned med 331,434 N.R.T. Der passerede gennem Kanalen ialt en Tonnagemængde paa 2,954,976 Tons af Skibe af alle Flag mod 2,623,542 Tons i November 1934. Det er hovedsagelig de italienske Tropper og Militærtransport der er Skyld i Stigningen. De italienske Transporter gennem Kanalen omfattede i November 1935 ialt 714,310 Tons mod 162,531 Tons i November det foregaaende Aar, altsaa en Tilvækst paa 551,779 Tons. Godstransporten er i Modsetning til Skibene aftaget. Den var i November 1935 2,249,000 Tons, hvad der vil sige en Forringelse paa 175,000 Tons, sammenlignet med samme Maaned Aaret før.

PERSONALIA

60 Aar

Kaptajn M. Schiff, S/S »Helene«, fyldte 27. Januar 60 Aar.

50 Aar

Dansk Konsul i Louisa, Finland, Hr. Birger Brandt, fyldte 50 Aar den 25. Januar.

»Vesterhavet«

Fru Maren Lauritzen er indtraadt som Bestyrelsesmedlem (Kommitteret) i Dampskibsselskabet »Vesterhavet«.

Dødsfald

En i sin Tid meget kendt Korn- og Foderstof-Købmand, Grosserer Th. Colding, mangeaarigt Medlem af Sø- og Handelsretten og Københavns Havnebestyrelse, er død 78 Aar gammel.

POSITIONSLISTE PR. 28. JANUAR 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Aalborg, pass. Kbhvn. 25.1.
s.s. Aalborghus, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aaro, Teilman Thomsen, afg. La Rochelle 25.1. til Wales.
m.l. Aase Mærsk, afg. Bowling 14.1.
s.s. Aase, pass. Dungeness 18.1.
m.s. Africa, E. Himmelsstrup, ank. Pukaw 23.1.
s.s. Agnete Mærsk, pass. Oran 14.1.
s.s. Agnete, ank. Antwerpen 15.1.
s.s. Alabama, afg. Bahia 16.1. til Teneriffe.

m.s. Alexandra, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Alfa, afg. Carubian 21.1.
s.s. Algarve, ank. Antwerpen 25.1.
s.s. Alice, afg. Eastham 18.1.
m.s. Almena, afg. Algier 13.1.
s.s. Alsia, Kolls, ank. Rotterdam 26.1.
s.s. Alssund, Nielsen, ank. Caibarien 18.1.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Curacao 5.1.
s.s. Amalienborg, ank. Aalborg 22.1.
m.s. Amerika, Borch, ank. Pugel Sound 19.1.
m.l. Anna Mærsk, ank. Yokohama 16.1.
s.s. Anna, ank. Hull 19.1.
m.s. Annam, Kragelund, pass. Finisterre 26.1. p. R. t. Genoa.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28. 1. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,20
NEWYORK.....	449,00	AMSTERDAM.....	308,00
BERLIN.....	182,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,05	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,55	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	147,65	PRAG.....	18,95
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	86,00

s.s. *Anne*, ank. Cardiff 18.1.
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Sarpsborg 16.1.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Christobal 24.1. til Powelle River.
 m.s. *Asia*, Hansen, ank. Kbhvn. 17.1.
 s.s. *Asko*, Hansen, ank. Aalborg 24.1.
 s.s. *Aslaug*, pass. Gibraltar 15.1.
 s.s. *Asnæs*, pass. Gravesend 17.1.
 m.s. *Astoria*, Jensen, pass. St. Vincent 26.1.
 s.s. *Astrid*, Madsen, i Dok i Kbhvn.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Galle 14.1. p. R. t. Singapore.

B

s.s. *Bergenhus*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikte*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.t. *Bente Mærsk*, ank. Kbhvn. 18.1.
 s.s. *Bes*, pass. Gravesend 21.1.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. New York 12.1.
 s.s. *Betty*, afg. Douala 13.1.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Barry 28.1.
 s.s. *Birgitte*, pass. Dungeness 17.1.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. London 17.1.
 s.s. *Bodil*, ank. Bana 21.1.
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bremen 25.1.
 s.s. *Broholm*, afg. Huelva 21.1. til Kings Lynn.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 23.1.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Odessa 26.1.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Methil 25.1.
 s.s. *Brasilien*, ank. Rosario 18.1.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Carontes 27.1.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Gdynia 27.1. til Rotterdam.
 s.s. *Britta*, ank. Dover 18.1.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Guanbanamo 25.1. til Philadelphia.
 s.s. *Brynhild*, ank. Antwerpen 18.1.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas 25.1. til London.
 s.s. *Carmen*, afg. Port Talbot 16.1.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Batoum 15.1.
 s.s. *Chastine Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.1.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Wallaro 16.1. p. R. t. Dakar.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. East London 11.1.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Havana 20.1.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Blyth 24.1.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Antwerpen 25.1.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, forv. afg. Vauru 27.1.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Alexandria 17.1.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Blyth 30.1.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, afg. Gandia 21.1.
 s.s. *Dania*, Danholt, ank. Methil 23.1.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Sunda Strædet 22.1. p. R. t. Durban.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Figueira 21.1.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Castellon 9.1.
 s.s. *Ebro*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Edith*, ank. Kanakry 19.1.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Danzig 17.1.
 s.s. *Elie*, Lisberg, pass. Newport News 26.1.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, pass. Oran 15.1.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Kbhvn. 24.1.
 s.s. *Elsborg*, ank. Blyth 27.1.
 s.s. *Else*, ank. Raumo 19.1.
 s.s. *Emanuel*, ank. Calais 27.1.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Osaka 12.1.
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Kiel Holtenau 15.1.

s.s. *Energi*, ank. Oporto 12.1.
 m.s. *England*, Stengade, pass. Brunsbüttel 25.1. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *England*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Enigheden*, afg. Iviles 23.1. til Vianna de Castello.
 s.s. *Erindring*, ank. West Hartlepool 25.1.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Gibraltar 26.1. p. R. t. London.
 s.s. *Erna*, afg. Rouen 21.1.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Themsen 18.1.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Huelva 29.1.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, ank. Oran 21.1.
 s.s. *Estrid*, pass. Gibraltar 13.1.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton 15.1. til St. Thomas.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Skien 26.1. til Bremen.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, afg. Haifa 23.1. til Rotterdam.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, afg. Marseilles 25.1.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Dungenæs 26.1.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freya*, afg. Cardiff 6.1. til Port Lytautey.

G

s.s. *Garonne*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Varvik 25.1.
 s.s. *Gerda*, ank. Valencia 10.1.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manilla 3.1.
 s.s. *Gorm*, ank. Garston 20.1.
 s.s. *Grete*, afg. Canakry 13.11.
 s.s. *Gronland*, Fischer, afg. Palma 24.1.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Baltimore 16.1.
 s.s. *Gudrun*, afg. Vliessingen 14.1.
 s.s. *Gunhild*, pass. Dunnet Hd. 12.1.
 s.s. *Gunver*, ank. Valencia 18.1.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Halifax 15.1.
 s.s. *Gyda*, afg. Jaffa 12.1.

H

s.s. *H. H. Petersen*, afg. Stettin 25.1. til Kolding.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 27.1.
 s.s. *Holland*, Andersen, oplagt Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Granton 17.1.
 s.s. *Harald*, ank. Odense 20.1.
 s.s. *Harriet*, pass. Cabocarvoeiro 19.1.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Kbhvn. 21.1.
 m.s. *Herdis*, afg. London 17.1. til Jaffa.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Granton-on-Tyne 14.1.
 s.s. *Hilde*, pass. Gibraltar 15.1.
 s.s. *Hindsholm*, vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Lisbon 16.1.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. London 24.1.
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Spezia 25.1.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Brest 24.1. til Boness.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.1.
 s.s. *Inger*, afg. Beckton 19.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Gibraltar 15.1.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Sandhammer 29.1.
 s.s. *Ivar*, afg. New York 18.1. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Port Said 15.1.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Aarhus 25.1.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Rotterdam 13.12.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 21.1.
 s.s. *Jenny*, afg. Malaga 20.1.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Dortmund 12.1.
 s.s. *Johanne*, afg. Kolka 20.1.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Antwerpen 11.1.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Christobal 18.1.
 s.s. *Jutta*, ank. Valencia 10.1.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 21.1.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Beckton 17.1.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Horsens 25.1.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Halmstad 26.1.
 s.s. *Karla*, afg. Grangemouth 21.1.
 s.s. *Katholm*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, afg. Newcastle-on-Tyne 7.1.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Cardiff 9.1.

s.s. *Kirsten*, pass. Gibraltar 15.1.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Boness 25.1.
 s.s. *Knud*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Frederiksen, afg. Penang 23.1. til Colombo.
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. London 16.1.
 s.s. *Laura*, afg. Seattle 21.1.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Dakar 9.11.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Korsør.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Manchester 13.1.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Antwerpen 22.1.
 s.s. *Lilian*, afg. Kotka 18.1.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Barry 24.1.
 s.s. *Limfjorden*, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Danzig 23.1.
 s.s. *Lynæs*, i Nakskov.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, afg. Liverpool 22.1.
 s.s. *Maja*, ank. Oscarshavn 15.1.
 m.s. *Malaya*, Sorensen, afg. Hamborg 25.1. til Kbhvn.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. St. John N. B. 24.1. til New York.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Mogadiscio 11.1.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Maria Toft*, ank. Grevesend.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Port Arthur 5.1.
 s.s. *Marie*, ank. Grauo Valencia 17.1.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Klintehavn 24.1.
 s.s. *Maryland*, afg. New London 20.1. til Baltimore.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Alexandria 10.1.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Suez 21.1. til Djibouti.
 s.s. *Moen*, Kbhvn.-Stege-Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 26.1.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Newport 25.1.
 s.s. *Najaden*, afg. Sønderborg 20.1.
 s.s. *Nancy*, pass. Øland 17.1.
 s.s. *Nautic*, ank. Glasgow 21.1.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Burntisland 25.1.
 s.s. *Nelly*, ank. Wiborg 21.1.
 s.s. *Neptun*, ank. Svendborg 6.1.
 s.s. *Nerma*, pass. Brunsbüttelkoog 21.1.
 s.s. *Nevada*, afg. Madeira 13.1. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Manila 8.1.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. New York 15.1.
 s.s. *Niobe*, afg. Raumo 20.1.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Yokohama 17.1.
 m.s. *Nordbo*, afg. Panama 3.1.
 s.s. *Nordborg*, afg. Antwerp 27.1.
 s.s. *Norden*, afg. New York 11.1. til London.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Iquique 6.1. til Honolulu.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Lissabon 16.1.
 m.s. *Nordhval*, ank. Balbao 13.1.
 m.s. *Nordkap*, afg. Santos 15.1.
 s.s. *Nordlys*, afg. Bahia Blanca 1.1. til New York.
 m.s. *Nordpol*, ank. Vancouver 16.1.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Castellon 9.1.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, afg. New York 23.1.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, afg. Kbhvn. 20.1. til Manchester.
 s.s. *Olga S.*, rapp. 60 m N.V. for Lands End 30.12. til Jaffa.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Cardiff 17.1.
 m.s. *Olympia*, Røder, forv. ank. New York 29.1.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Newcastle-on-Tyne 21.1.

P

m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. East London 4.1. til Sydney.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Port Talbot 24.1.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Paula*, pass. Christobal 13.1.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Savannah.

s.s. *Poul Møller*, Schröder, afg. Gdynia 28.1. til Stettin.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Danzig 25.1.

R

s.s. *Randi*, ank. Aalborg 21.1.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Riga*, afg. Horsens 28.1. til Danzig.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Gandia 18.1.
 s.s. *Rosenborg*, afg. Dover 23.1.
 s.s. s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus Newcastle Ruten.

S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Palestina 15.1.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Durban 16.1. til Merka.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Kbhvn. 27.1. til Gdynia.
 s.s. *Scolia*, Nielsen, afg. Rouen 26.1. til Nordenham.
 s.s. *Seine*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Mombasa 25.1.
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Nakskov 26.1.
 m.s. *Siam*, ank. Nakskov 24.11.
 s.s. *Signe*, afg. Kolding 15.1. til Svendborg.
 s.s. *Sigrun*, Antwerpen-danske Havne Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Dakar 22.1.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Goole 24.1.
 s.s. *Skjold*, franske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Gibraltar 27.1.
 s.s. *Steipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Meinertz, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Helsingfors 29.1.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Newport 15.1.
 s.s. *Soya*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Stal*, Larsen, pass. Malorca 24.1. p. R. t. Saigon.
 s.s. *Stegelborg*, ank. Aalborg 20.1.
 s.s. *Stella*, pass. Christobal 8.1.
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Charleston 25.1.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, oplagt Kbhvn. 24.1.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Preston 4.1.
 s.s. *Svanhild*, afg. New Orleans 18.11.
 s.s. *Svanholm*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Søborg*, afg. London 27.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Taarnholm*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Rio de Janeiro 24.1.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, afg. Perth W. A. 21.1.
 s.s. *Teddy*, Meyer, under Losning Esbjerg.
 s.s. *Tekla*, afg. Valencia 16.1. til Antwerpen.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Aarhus 29.1.
 s.s. *Tennessee*, afg. Philadelphia 21.11.
 s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tomsk*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Dakar 17.1. til Yokohama.
 s.s. *Tove*, pass. Southend 19.1.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Kbhvn. 29.1.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Blyth 28.1. til Southampton.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.

U

s.s. *Uffe*, vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, pass. Fayal 19.1.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Vlissingen 27.1.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 27.1.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Gdynia.
 s.s. *Viborg*, ank. Valencia 25.1.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiielsgaard, ank. Blyth 23.1.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, afg. Alexandria 8.1.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 27.1.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Hanstholm 27.1.

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

Telefon 2070 · 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmaild"
Amaliegade 38

M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

GRUNDLAGT 1848

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE**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/S D. EKLOEF & Co. A/SSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
and the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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.Telefoner {Grimsby No. 6621
{Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

1, Brazil Street... Manchester
7, Chapel Street... Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway... Bradford
"York House",
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock... Immingham**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 29. Januar 1936.

Nr. 4.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaes ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre faaas 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 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.

214. Østersøen. Falsterborev Fyrskib SE. t. E. Dybde over Vragrester.
(U. f. s. Nr. 4/185. Stockholm 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 3/150 1936 meddeles, at Dybden over Vragresterne paa c. $55^{\circ} 15',_{2}$ N. $12^{\circ} 54',_{3}$ E. er 10 m ved Middelvandstand.
(E. f. S. Nr. 3/150 1936.)
215. Sverige. Kalmarsund. Kalmar-Fürjestaden. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 4/184. Stockholm 1936.)
En Stage med Kryds er udlagt paa en $5,7$ m Grund paa $56^{\circ} 39',_{63}$ N. $16^{\circ} 23',_{50}$ E.
216. Sverige. Femörehuvud—Norrköping. Algersgrund Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/183. Stockholm 1936.)
Lystønden *Algersgrund* paa c. $58^{\circ} 39'$ N. $16^{\circ} 28'$ E. er inddraget for Vinterperioden.
217. Sverige. Stockholm Skærgaard. Kodjupet. Vrag bjærget.
(U. f. s. Nr. 4/182. Stockholm 1936.)
Vraget af *Motorsejleren*, der laa sunket paa c. $59^{\circ} 25'$ N. $18^{\circ} 21'$ E., er bjærget.
(E. f. S. Nr. 51/2946 1935.)
218. Sverige. Øregrundsgrepen. Bellonagrundet Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/181. Stockholm 1936.)
Lystønden *Bellonagrundet* paa c. $60^{\circ} 22'$ N. $18^{\circ} 24'$ E. er inddraget for Vinterperioden.
219. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 4/254. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Östra Finngrundsbanken c. $60^{\circ} 55'$ N. $18^{\circ} 27'$ E. *Västra Finngrundsbanken*.

220. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 2/34. Helsingfors 1936.)

Opmærksomheden henledes paa, at Fyrskibet *Rauma* paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. naarsomhelst paa Grund af Isforholdene kan blive inddraget uden forudgaaende Meddelelse.

221. Finland. Skärgårdshavet. Åland Skærgaard. Lemströms kanal. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 2/45. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Lemströms övre og *Lemströms nedre*. c. 60° 06' N. 20° 01' E.**222. Finland. Finske Bugt. Hamina. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 2/32 og 2/33. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Vuohisaari övre og *nedre*. c. 60° 33' N. 27° 10' E. *Hamina övre* og *nedre*. *Ratavalli (Banvallen) övre* og *nedre*. *Nurmihti*. *Kakarkari*. *Hilloniemi övre* og *nedre*. *Hilloniemi*. *Hajaskari*. *Villaniemi*. *Suurmusta*.

223. Estland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 1/6. Tallinn 1936.)

Narva Ledefyr er slukket for Vinterperioden. c. 59° 28' N. 28° 03' E!**224. Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt. Naissaar Havn. Nyt Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1/4. Tallinn 1936.)

Som Erstatning for *Naissaar* ødelagte Havnefyr er paa Kysten paa c. 59° 33',₃ N. 24° 33' E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 6,₅^s; Blink 0,₃^s, Mørke 1,₁^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₁^s, Blink 0,₃^s, Mørke 3,₄^s. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 9 Sm. En tresidet Pyramidebaake. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra Kysten til 170°. | 4. Grønt i Pej. fra 236° til 255°. |
| 2. Hvidt i — - 170° - 197°. | 5. Hvidt i — - 255° - 328°. |
| 3. Rødt i — - 197° - 236°. | 6. Rødt i — - 328° - Kysten. |

(E. f. S. Nr. 51/2950 1935. Kort Nr. 276 og 268.)

225. Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib. Radiofyr oprettes.

(N. t. M. Nr. 1/5. Tallinn 1936.)

Den 1. Februar d. A. oprettes uden nærmere Meddelelse om Bord i Fyrskibet *Hiiumadal* paa c. 59° 05',₅ N. 22° 12',₂ E. et Radiofyr, der indgaar i Gruppen *Hiiumadal—Utö—Russarö*. Bølgelængde: 291,₅ kc/s (1029 m). Tonehøjde: 475 c/s. Rækkevidde: 80 Sm.

Radiosignalet er, som følger:

1. Bogstaverne ESD 3 Gange	10, ₀ ^s .
2. Pause	1, ₃ ^s .
3. 14 Streger, hver af 1 ^s . Varighed og med Mellemrum af 0, ₃ ^s	17, ₉ ^s .
4. Pause	0, ₃ ^s .
5. En lang Streg	9, ₅ ^s .
6. Pause	1, ₀ ^s .
7. Bogstaverne ESD 2 Gange	10, ₀ ^s .
8. Pause	10, ₀ ^s .
	<hr/>
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

I Taage og usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6^m, begyndende ved det 2^m, 8^m, 14^m. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver Time, første Gang ved det 26^m og anden Gang ved det 32^m af hver Time.

Radiofyret er ikke i Virksomhed i Tiden fra Kl. 0745 til Kl. 0815 G. M. T., da Radiostationen i dette Tidsrum er i Forbindelse med *Tallin—Kopli* Radiostation.

Radiofyret kan for en kort Tid være ude af Virksomhed, i Tilfælde af at Fyrskibet skal transmittere eventuelle Nødsignaler.

Radiostationen har konstant Vagt paa Bølgelængden 500 kc/s (600 m) fra Kl. 0745 til Kl. 0815 G. M. T., dog kun for at modtage og transmittere Meddelelser vedrørende Sejladsens Sikkerhed og Meddelelser til selve Fyrskibet.

(Kort Nr. 268.)

226. Estland. Moon Sund. Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 1/6. Tallinn 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Norrby c. 59° 02' N. 23° 20' E. *Ramsi. Hcbulaid. Paralepa. Huapsal. Hobulaid S. Triigi.*

227. Estland. Kassar Vig. Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 1/6. Tallinn 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Söru c. 58° 42' N. 22° 30' E. *Emmaste.*

228. Estland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 1/6. Tallinn 1936.)

Manilaid Fyr er slukket for Vinterperioden. c. 58° 12' N. 24° 06' E.

229. Estland. Riga Bugt. Pärnu Bugt. Pärnu Ledefyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 1/6. Tallinn 1936.)

Pärnu Ledefyr paa c. 58° 23' N. 24° 29' E. er slukket for Vinterperioden.

(Se Tillæg.)

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

230. (T). Sverige. Sundet. Helsingborg. Södra Hamn. Trafikforbud.

(U. f. s. Nr. 3/122. Stockholm 1936.)

I den Tid, Arbejdet med den nye Tørdok staar paa, er al Trafik i *Södra Hamnbassin* forbudt efter Mørkets Frembrud. c. 56° 02',₄ N. 12° 41',₈ E.

(E. f. S. Nr. 51/2963 1935.)

231. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

Torsdag den 20. og Fredag den 21. Februar d. A. afholdes Skarpskydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. 54° 58',₆ N. 9° 45',₀ E.).

Skydefeltets Grænser er:

Mod Ø s t : E.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne—Kysten ved *Sandvig S.* for *Brandsbøl.*

Mod V e s t : W.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Snogbæk Hage*—Kysten ud for *Lusig* Skov.

En Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa hver af de to Flagmaster paa *Arnkilsøre.*

Umiddelbart før Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at der skydes, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon (Kurvekugle).

Efter hver Skydnings Afslutning eller ved længere, midlertidige Standsninger nedhales Ballonerne som Tegn paa, at der ikke skydes.

Passage af Fartøjer gennem Skydefeltet er tilladt hele Tiden, men det er forbudt at ankre eller drive Fiskeri i Skydefeltet, naar der skydes.

(Danske Lods, Side 376.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

232. Sverige. Kattegat. Ramsjöhamn. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 4/196. Stockholm 1936.)

En Stage er udlagt paa 56° 22',₉₃ N. 12° 40',₀₀ E., ved W.-Siden af Løbet til *Ramsjöhamn.*

(Kort Nr. 247, 278 og 211.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

233. Skotland. Peterhead. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 176. London 1936.)

Paa den under Bygning værende N.-lige Bølgebryder er paa c. $57^{\circ} 30' N.$ $1^{\circ} 46' W.$, $0,162$ Sm 52° fra S.-lige Bølgebryderfyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 17^s . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7 Sm. Jernstøtte.

(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

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

234. England S.-Kyst. Poole. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 153. London 1936.)

Sallerns Fyrbaake paa c. $50^{\circ} 42' N.$ $1^{\circ} 57' W.$, c. $1,4$ Sm 0° fra *South Haven Point*, er fjernet og erstattet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, hver $2\frac{1}{2}^s$.

235. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Formby Point W. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 121. London 1936.)

Et Vrag ligger strandet paa c. $53^{\circ} 33' N.$ $3^{\circ} 07' W.$, $0,7$ Sm 261° fra Flagstangen (med Trekant) paa *Formby Point*. En grøn Stumptønde er udlagt tæt W. for Vraget.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

236. Portugal. Fariloes. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 162. London 1936.)

Fariloes Fyr paa c. $39^{\circ} 29' N.$ $9^{\circ} 32' W.$ har nu en Synsvidde af 12 Sm.

237. Portugal. Cape Carvoeiro. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 162. London 1936.)

Cape Carvoeiro Fyr paa c. $39^{\circ} 21' N.$ $9^{\circ} 24' W.$ har nu en Synsvidde af 18 Sm.

238. Madeira. Fora Island. S. Lourenço.

(N. t. M. Nr. 144. London 1936.)

S. Lourenço Fyr paa c. $32^{\circ} 43' N.$ $16^{\circ} 39' W.$ viser nu hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 30^s . Synsvidde: Fast Lys 19 Sm, Blink 25 Sm.

239. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Cape Henry Fyr. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 1/3. Washington 1936.)

Taagesignalet ved *Cape Henry* Fyr paa c. $36^{\circ} 55\frac{1}{2}' N.$ $76^{\circ} 00\frac{1}{2}' W.$ er forandret til Et-Stød hver 20^s , Stød 2^s , Pause 18^s .

(E. f. S. Nr. 44/2598 1935.)

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

240. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Augustine Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 2/86. Washington 1936.)

Omkring den 1. Marts d. A. forandres *St. Augustine* Fyr paa c. $29^{\circ} 53' N.$ $81^{\circ} 17' W.$ til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 30^s , Blinkets Varighed $0,3^s$. Lys-øvnens forøges betydeligt.

241. **Mexiko. Vera Cruz Anduvning. Isla Verde Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 158. London 1936.)
Isla Verde Fyr paa c. 19° 12' N. 96° 04' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 8^s. Iøvrigt uforandret.
242. **Mexiko. Alvarado. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 159. London 1935.)
Alvarado Fyr paa *Mount Simon* paa c. 18° 49' N. 95° 46' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 32 m. Synsvide: 16 Sm. Rødt Taarn. Fyret er ubevogtet.
243. **Mexiko. Alacran Reef. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 140. London 1936.)
Alacran Reef Fyr paa c. 22° 33' N. 89° 44' W. viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s.
244. **Mexiko. Celestun. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 140. London 1936.)
Celestun Fyr paa c. 20° 51' N. 90° 25' W. viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s.
245. **Mexiko. Campeche. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 140. London 1936.)
Campeche hvide, faste Fyr paa c. 19° 51' N. 90° 33' W. har en Synsvide af 9 Sm. Flammens Højde: 5 m. Fyrtæl.
246. **Mexiko. Yucatan. Monte de Cuyo. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 151. London 1936.)
Monte de Cuyo Fyr paa c. 21° 31' N. 87° 42' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Synsvide: 13 Sm.
247. **Venezuela. Paria Bugt. Indløbet til San Juan Floden. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 122. London 1936.)
E. f. S. Nr. 45/2632 og 49/2858 1935 annulleres og erstattes med:
Paa 10° 14' (30") N. 62° 37' (40") W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 32 m. Synsvide: 16 Sm. Tremmestærktaarn.
248. **Great Bahama Bank. Northern Eleuthera Island. Man Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 25. London 1936.)
Man Island Fyr paa c. 25° 34' N. 76° 39' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 8^s. Synsvide: 12 Sm. Iøvrigt uforandret.
249. (T). **Rio de la Plata. Practicos Recalada Fyrskib. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**
(B. a. Z. Nr. 12/129. 's-Gravenhage 1936.)
Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Practicos Recalada* paa c. 35° 11' S. 56° 22' W. er indtil videre ude af Virksomhed.
250. **Mellemamerika S.-Kyst. Jicarita Island. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 173. London 1935.)
Jicarita Island Fyr paa c. 7° 12' N. 81° 48' W. har nu en Synsvide af 25 Sm.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

251. **Spanien SE.-Kyst. Puerto de Cartagena. Punta de Santa Ana. Sten.**
(A. a. l. N. Nr. 3/106. San Fernando 1936.)
Mellem Sømærket paa *Santa Ana* Banke og Pynten af samme Navn findes en Del Sten, der er farlige for Sejladsen, saaledes at Farvandet mellem Sømærket og Pynten ikke kan benyttes til Sejlads. c. 37° 34' N. 0° 58',₅ W.

252. Isola Pantelleria. Punta Spadillo. Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 178. London 1936.)
Punta Spadillo Fyr paa c. 36° 49' N. 12° 01' E. viser atter normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 6/300 1935.)
253. Azovske Hav. Berdyansk Point E. Vrag.
(N. t. M. Nr. 172. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 46° 37' N. 36° 52' E.,
4,35 Sm 101° fra *Nijni Berdyanski* Fyr.

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

254. Røde Hav. Suez Kanalen. Oplysning om Dybgaende og Fart.
(N. t. M. Nr. 181. London 1936.)
I de *engelske* Kort over *Suez Kanalen* skal Noterne angaaende Dybde og Fart rettes, som følger:
1. Skibe med et Dybgaende af 10,36 m (34 ft.) har Lov til at passere gennem Kanalen.
 2. Den tilladte Maksimumsfart (undtagen i Nødstilfælde) er 7½ Knob (14 Kilometer pr. Time).
255. Bugten ved Aden. Aden. Dybde aftaget. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 164. London 1936.)
Dybderne N. for det uddybede Omraade er fra 0,81—0,91 m (2—3 ft.) mindre end angivet i Kortet.
12° 47' 40" N. 44° 58' 00" E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

256. Kina. Hong Kong. Stonecutters Island NE. Skær bortsprængt. Tønder inddraget.
(N. t. M. Nr. 58. London 1936.)
1. *Pinnacle Rock* c. 0,275 Sm 26° fra den NE.-lige Radiomast paa *Stonecutters Island* er bortsprængt til en Dybde af 5,9 m.
 2. *Trocas Rock* c. 0,48 Sm 34° fra den i (1) nævnte Mast er bortsprængt til en Dybde af 5,9 m.
 3. De to hvide Spidstønder, der afmærkede (1) og (2), er permanent inddraget.
c. 22° 20' N. 114° 09' E.
257. Kina. Yang-tze Floden. Wu-hu-An-king. Tai-tze-chi Fyrskib flyttet.
(N. t. M. Nr. 220. Shanghai 1936.)
Tai-tze-chi Fyrskib er flyttet og ligger nu paa c. 30° 38' N. 117° 14' E., 0,82 Sm 254° fra Toppen af *Tai-tze-chi*.
258. Korea W.-Kyst. Oryoku Ko (Yalufloden). Sampo To. Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 4/389. Berlin 1936.)
Paa c. 39° 55',5 N. 124° 21',4 E., paa *Sampo* Taarn, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 64 m. Synsvidde: 20 Sm. En rød, sekskantet Fyrbygning.
259. Korea W.-Kyst. Gunzan Otugo. Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 4/390. Berlin 1936.)
Paa 35° 58' 50" N. 126° 36' 41" E., paa *Otugo* Baake, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. En rød, kegleformet Stenbygning.

260. Sibirien. Askold Island. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 62. London 1936.)
Paa *Stupenchat Point* er paa c. 42° 47' N. 132° 21' E., 2,2 Sm 200° fra *Unkovskago Island* Fyr, tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 35 m
En Tremmeværkspyramide paa hvidt Stenfundament.
261. Sibirien. Vostok Bugt. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 62. London 1936.)
Paa *Podosenova Point* er paa c. 42° 51' N. 132° 46' E., 0,42 Sm 253° fra det SW.-ligste Hus ved *Kolodez*, er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 47 m. En hvid, pyramideformet Fyrbygning paa Støtter.
262. Sibirien. Syankhu Bugt. Orekhova Island. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 138. London 1936.)
Ved *Orekhova Island* Fyr paa c. 42° 53' N. 133° 53' E. er oprettet et Taagesignal med Klokke, To Dobbeltslag hver 1^m.
263. Japan. Honshu S.-Kyst. Tita Wan. Issiki Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 4/391. Berlin 1936.)
Issiki hvide, faste Fyr paa c. 34° 47' N. 137° 01' E. er forandret til at vise rødt, fast Lys. Synsvidde: 12 Sm.
264. Australien N.-Kyst. Cape Wessel NE. Undervandshindring findes ikke.
(B. a. Z. Nr. 4/37. 's-Gravenhage 1936.)
Undervandshindringen, der i 1927 rapporteredes at ligge paa c. 10° 34' S. 137° 29' E., c. 50 Sm NE. for *Cape Wessel*, er forgæves eftersøgt.
265. Australien. Queensland. North Reef N. Banke.
(N. t. M. Nr. 160. London 1936.)
En Banke med 21,9 m Vand rapporteres at ligge paa c. 22° 38' S. 151° 32' E. — Banken er ikke nærmere undersøgt.

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:*
- N 5029 Great circle diagram for use in Navigation, Aviation and Wireless Telegraphy.
R 751 West coast of India, sheet 13.
R 1321 India. — Plans on the Kathiawar coast.
R 2631 England. — Portsmouth harbour.
R 2747 Australia. — Entrance to Port Philip.
R 1881 Indian Ocean. — Cargados Carajos shoals.
R 3269 Pacific Ocean. — Anchorages in the Gilbert or Kingsmill islands.
† 1330 Venezuela. — San Juan river.
N 1143 Plans in Malacca Strait. — Approaches to Malacca: Limits: 2° 02' 30" N. — 2° 14' 15" N. and 102° 08' 45" E. — 102° 20' 30" E. — Port Dickson. — Sungei Batu Pahat. — Sungei Muar. — Sungei Benut.
N 65 India West Coast. — Port of Cochin: Limits: 9° 55' 45" N. — 10° 00' 06" N. and 76° 10' 54" E. — 76° 17' 34" E.
R 1646 Bay of Bengal. — Moulmein harbour.
R 3109 Japan. — Yokohama ko.
† 1143 Plans in Malacca Strait.
† 65 Port of Cochin.

Tillæg.

I. Østersøen.

266. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er inddraget for Vinterperioden.
267. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Lods-kontoret i Åbo.)
Fyrskibet *Rauma* paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 4/220 1936.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

268. (T). Norge. Varangerfjorden. Vadsø Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 2. Oslo 1936.)
Taagesignalet ved *Vadsø* Fyr paa c. 70° 04' N. 29° 44' E. er for Tiden ude af Virksomhed. Sirenen antages atter at være i Orden i Løbet af c. 1 Uge.
-

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.	Dispatch.
Assens	H. V. Jacobsen.	Lodsen.
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S., Stevedore.	
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.	
København	Københavns Stevedore Kompagni, Niels Juelsg. 8. (Søren Olsen)	„Klia“.
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoren.
Horsens	Søren Andersen.	Stevedoring.
Odense	Simonsen & Møller.	Simonsen.
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	Stevedoring.

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic and International Maritime Conference.

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



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*

Owners' &

Captains' **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.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybden ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde bar 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 Fløjtetander 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 Burren. — 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 Fartøjets fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af henværende 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 Kafen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

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. Sellskibe 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 Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer, Kul- og Oliefyldere frl. 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. m³. 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.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinckekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kælvedok Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 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 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 Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsiornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsiornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladrings, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr.. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Køl og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 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.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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. benholdsvis 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 frl. Løder ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster, Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bierlingsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkrane. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tærdokke 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 275 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Væreafgift: Moderat. Bugsering, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Spedlterfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølballingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra 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. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

„VØLUND“
RAAOLIEMOTORER
10—1000 HK.



CHR. MØLLER A/S
Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 6

TORSDAG 6. FEBRUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbande og Linierederi.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jullandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

AMERIKA-LINIEN

Afgørelsen er truffet. Skandinavien-Amerika Linien Aophører. Regeringen har ladet Forslaget om, at Staten skulde træde hjælpende til med Ydelse af et Laan til Bygningen af to moderne Skibe til denne Fart falde.

Man har sikkert fuld Ret til at sige, at fra mange Sider, og langt udenfor dansk Skibsfart, i alle Kredse af det danske Folk, vil man beklage, at det saaledes er blevet nødvendigt at stryge Flaget over denne Rute, der i sin Tid indledtes under de største Forventninger. Skandinavien-Amerika Linien har ydet en Pioner-Indsats, men det tilhører nu Historien.

Adskillige Gange har vi her i Bladet gjort Rede for Begivenhedernes Udvikling, og der vil næppe være Grund til nu at komme nærmere ind paa disse. Kun saa meget skal nævnes, at gennem mere end et Aar har der været udfoldet allehaande Anstrengelser for gennem Statens Medvirken at skabe Belingelse for en Fortsættelse. Disse Bestræbelser har været gjort dels af Hensyn til den rent nationale Prestige, dels fordi man stadig har ment, at der dog muligvis kunde vise sig en gunstigere Udvikling i selve de verdensøkonomiske Forhold. I denne Forbindelse skal det ogsaa anføres, at et Tegn paa absolut Bedring er de netop i disse Dage offentliggjorte Tal over Forøgelse i Passagerantallet i Atlanterhavstrafiken, der er gaaet saa stærkt frem fra 1934 til 1935, at man nu — for samtlige Liniers Vedkommende — stærkt nærmer sig den halve Million, — for at nævne de nøjagtige Tal andrager Forøgelsen 35,000 — det vil sige en Stigning fra 462,000 i 1934 til 497,000 i 1935. Men disse Bedrings-Tegn til Trods har man ikke kunnet finde Udveje til at skabe et forretningsmæssigt Grundlag uden Støtte fra Statens Side. Og disse Bestræbelser har allsaa nu svigtet.

Fra Det Forenede Dampskibs Selskabs Side har man det længst mulige søgt at bevare Skandinavien-Amerika Linien. Der er af Selskabet ydet betydelige Ofre herfor, og D. F. D. S. var, som tidligere nævnt, ogsaa villig til i Fremtiden at yde Ofre til Opretholdelse af Linien, hvis forretningsmæssige Forudsætninger vel maa siges for Tiden at svigte. Imidlertid har Selskabet ogsaa andre Hensyn at tage til Virksomheden i sin Helhed, og efter den Udvikling, Sagen havde taget, var der kun to Muligheder. Den ene af dem, Opgivelse af Driften, blev allsaa den, der blev til Virkelighed.

Selvfølgelig kan denne Udgang give Anledning til mange Betragtninger. De fleste Danske, — og da navnlig de fleste Danske, der paa en eller anden Maade har Tilknytning til Søen, vil rent instinktmæssigt føle Sorg ved det. Der er noget baade beklageligt og selvpøgivende i at stryge et Flag. Ganske vist kan man sige, at Tiden ikke opfordrer til Sentimentalitet, men bortset herfra maa den rent praktiske Virkning af denne Danmarks Selvpøgivelse med Opmærksomhed følges: Hvordan vil Udlandet optage Meddelelsen om, at den gamle Søfartnation opgiver sin Rute til Amerika?

Det er selvfølgelig Verdensudviklingen, der slaar denne Linie ihjel. Det er først og fremmest hele Emi-

grantproblemets nye Fase. Det er dernæst Konkurrence med nye, større og mere moderne Skibe. Der kan anføres utallige Grunde. Endnu en Gang vil vi maaske erkende, at »Danmark er et lidet, fattigt Land —«, men samtidig maa man saa alvorligt ønske, at dansk Skibsfart, i dette Tilfælde nærmere betegnet det Selskab, der har maattet opgive sin Amerikalinie, nu vil kunne tage andre store Opgaver op.

SKIBSREDER PETER DE NULLY BROWN

Atter er en dansk Skibsfarts kendteste Mænd gaaet bort. Skibsreder *Peter de Nully Brown* er pludselig død, 78 Aar gammel.

Gennem hele sit lange Liv har Skibsreder P. de Nully Brown været knyttet til Skibsfarten. Han har ledet Firmaet P. Brown jun. & Co., der administrerer Dampskibsselskabet Norden, lige til sin Død, og han var inde i alle Detaljer og forestod personlig de daglige Dispositioner.

Sin Uddannelse i Rederivirksomhed fik den afdøde først herhjemme, siden i Tyskland, England, Belgien og Rusland. Ved sin Hjemkomst som 21aarig blev han knyttet til Faderens Forretning, som han var Chef for til det sidste. I 1892 blev han korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Norden«. Denne Rederivirksomhed gik i 1917 fra ham personligt over til hans Firma, som tillige administrerede Dampskibsselskabet Danmark, Det Helsingørske Dampskibsselskab o. fl.

Som Skibsreder havde Peter de Nully Brown et meget anset Navn. Dampskibsselskabet »Norden« er velkendt i Skibsfarlskredse Verden over og er bestandig blevet ledet med stor Sikkerhed.

Den afdøde Skibsreder var en udpræget Personlighed, der ogsaa havde Interesser udenfor sin Forretning. Kendt er det saaledes, at han var en stor Musikven, en Mand med stor Forstaaelse for Kunst. Han var ved sin Død en af de ældste indenfor danske Rederes Kredse, og han var almindelig agtet for den betydelige Indsats han, ikke mindst under og efter Krigen, har gjort i den danske Skibsfarts Interesse.

LLOYDS REGISTERS OVERSICHT OVER VERDENS SKIBSBYGNING I 1935

Lloyds Register har i disse Dage udsendt sidste Meddelelse om de Skibe, der blev søsat i de forskellige Lande Verden over i 1935. Det viser sig, at der er Tale om en betydelig Forøgelse, ikke mindre end 335,000 Tons, 34.6 pCt. mere end det foregaaende Aar.

Bortset fra Skibe med 100 Brutto Tons blev der i hele Verden søsat 649 Skibe paa tilsammen 1,302,080 Brutto Tons, af hvilke 499,011 var fra Værfter i Storbritannien og Irland, mens 803,069 Tons var fra andre Lande. Storbritannien og Irlands Andel udgør 38,3 pCt. mod 47,5 pCt. i 1934, — den har været stærkt skiftende — i 1932 var den kun 25,8 pCt., men i 1930 var den 51,2 pCt.

De derefter følgende Landes Andel er følgende: Tyskland 226,343 Tons; Japan 145,914 Tons; Danmark 122,095 Tons; Sverige 105,538 Tons; Holland 57,133 Tons; Frankrig 42,783 Tons.

Det er en overordentlig snuk Placering, Danmark her har, og det maa oprigtig haabes, at vi kan blive ved at hævde 4. Pladsen indenfor Verdens skibsbyggende Nationer. Det er al Ære værd!

SKIBSFARTENS BETYDNING FOR NORGE

Norges Rederforbund har udsendt en overordentlig interessant Pjece, »Skibsfartens Betydning for Norge«, skrevet af den kendte Nationaløkonom, Professor Wilhelm Keilhau.

I ti Kapitler giver Professor Keilhau en fortræffelig og nøgtern Orientering over Forholdene indenfor Norges Skibsfart. Han hævder bl. a., at i Norge har Skibsfarten dannet Bindeleddet mellem Primitivitet og Alsidighed og kommer iøvrigt med mange andre træffende Bemærkninger. I et af Kapitlerne fortælles om Skibsfartens Rolle i Norges Historie, et andet behandler Skibsfartens Betydning for Levestandarden og den økonomiske Virksomhedsstandard i Norge. Forfatteren hævder videre, at den norske Skibsfart har finansieret sig selv og anfører i denne Forbindelse Skibsfartens Aktiver og Kapital af i Dag.

Han slutter med følgende Ord: Da Nordmændene i det 13de Aarhundrede begyndte at forsømme deres Skibsfart, gav de Signalet til deres økonomiske og politiske Nedgangstid. Efter at Skibsfarten kom op igen, har Norge altid hævdet den gennem Kriser og vanskelige Tider. »Alle vore nationale Livsinstinkter skulde tilsige os at vise den samme økonomiske Udholdenhed nu. Lad os ikke i Dag slaa ind paa en Skibsfartspolitik, som vi kunde komme til at angre bittert i Fremtiden«.

Det er en Bog, som ikke blot Forfatterens Landsmænd, men enhver Skibsfartsinteresseret vil have Udbytte af at læse.

RESPONSA

Responsum.

Da jeg ikke har været ude for nedenstaaende Tilfælde tidligere, beder jeg Dampskibsrederiforeningen venligst fremkomme med en Udtalelse i nedenstaaende Sag:

Eslnisk Dampner — — —, i Timecharter hos — — — er indkommet hertil med en Ladning Kul, ifl. Konnossementet 1527 10/20 tons, Colliery weight. Modtagerne, som samtidig er Befragtere, erklærer nu ved Losningens Paabegyndelse, at de ikke vil betale Fragten for de 27 10/20 tons, idet de paaberaber sig Certepartiets (Balcon) Klausul 1: a full and complete cargo of coal, not exceeding 1500 tons, nor less than — — — tons. (Der er intet Minimumskvantum angivet).

I denne Anledning tillader jeg mig at forespørge, om Modtageren har nogen coutume- eller lovmæssig Hjemmel til at nægte at betale Fragten for det omtalte Parti, eventuelt til at nægte Modtagelsen af de 27 10/20 tons.

Svar.

Ved Skrivelse af 7. ds. har De forespurgt Dansk Dampskibsrederiforening, om Modtageren af et nærmere betegnet Parti Kul har nogen coutume- eller lovmæssig Hjemmel til at nægte at betale eller nægte Modtagelse af 27 10/20 Tons Kul under Paaberaabelse af, at der i det paagældende Certeparti er stipuleret: "a full and complete cargo of coal, not exceeding 1500 tons," in dens Kul-ladningen i Henhold til Konnossementet udgjorde 1527 10/20 Tons.

Saaledes foranlediget skal man udtale, at efter Dansk Dampskibsrederiforenings Formening er Modtageren ikke overfor Skibet berettiget til at nægte Betaling eller Modtagelse af det omskrevne Parti Kul, idet Rederiet intet har kunnet vide om, hvad der var indladet i Skibet, forinden Konnossementet forelagdes Skibsføreren til Underskrift.

Responsum.

Jeg vil være Rederiforeningen taknemlig for en Udtalelse i en Sag, som herværende Købmand har med det svenske Rederi — — —

Skibet maa paa Havnefogdens Ordre opankre paa Redden, da der i Nysted Havn ligger anden Dampner og laster Korn og som Følge heraf er der ingen Kajplads. — — — maa ligge et Døgn derude, men Kaptajnen melder Skibet losseklar og har faaet deponeret Liggedagspenge. Certepartiet er »Balcon« Kul/Koks fra England.

Efter min Opfattelse kan Skibet ikke melde sig klar til Losning, før det ligger ved Kajen, om Certepartiet kan fortolkes paa anden Maade, vil jeg som sagt være taknemlig for en Udtalelse om.

Svar.

I Anledning af at De i Skrivelse af 15. ds. har anmodet Dansk Dampskibsrederiforening om en Udtalelse angaaende, hvorvidt en paa »Balcon« Certeparti befragtet Dampner kan melde sig losseklar, før den ligger ved Kaj, skal man under Henviisning til Klausul 1 i det paagældende Certeparti, der lyder saaledes:

"Alongside any wharf, floating depot or lighters, as may be ordered by the Consignees." og Klausul 15, der lyder saaledes:

"Time for discharging to count from 2 pm. 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 am and noon; from 7 am next day if notice given after noon and before 5 pm; notwithstanding any custom or law of the Port of discharge, but time occupied in moving from outer harbour to berth not to count"

udtale, at efter disse Klausulers Indhold har Modtageren Pligt til ved Skibets Ankomst at anvise Losseplads, enten ved Kaj eller til Lægter, og Skibet maa være berettiget til at melde sig losseklar, selv om det af Havnemyndighederne forhindres i at naa den uviste Losseplads, idet det maa være Modtagerens Pligt at anvise en Losseplads, hvortil Adgangen ikke er spærret.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Forhandlingerne mellem de engelske Mincejere og deres Arbejdere blev ført til en heldig Afslutning. Haabet om mere Liv i Kulexporten er imidlertid endnu ikke blevet virkeliggjort, tværtimod synes det at blive mere og mere vanskeligt at skaffe passende udgaaende Forretning fra England. En af Følgerne heraf viser sig nu i den tillagende Oplægning af mindre og mellemstore Baade. Forhaabentlig trækker Forholdene sig dog snart i Lave igen.

Paa de oversøiske Markeder har der ikke heller været megen Aktivitet i den forløbne Uge. De forskellige Korntrades er under Indflydelse af Befragternes Vanskeligheder med at sælge, og for saa specielt et Marked som Ris fra Saigon til Frankrig, der for 2 Uger siden var særdeles aktivt, gør den stadige Uro om Franckursen sig gældende. I Østen er der iøvrigt ikke megen disponibel Tonnage, saa med blot en lille Smule bedre Efterspørgsel, vil man antagelig se højere Rater.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henvises iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

Canada/Northern Range & Gulf/Vestindien. St. Lawrence Befragterne er stadig interesserede i Tonnage for næste Sæson Lastning til UK/Cont. paa Basis af Minimalraterne, og et Par Dampere er sluttede for Majslastning paa disse Betingelser.

Fra St. John og Halifax er Efterspørgslen noget mindre, men 2 Februar Baade fik dog 2/- pr. Qr. til p. p. UK.

Fra Northern Range noterer engelske Befragtere Korn til p. p. UK. til omkring 1/10¹/₂d. a 2/- pr. Qr., men Rederne holder ud for omkring 2/1¹/₂d. — Iøvrigt er det naturligvis stadig Scrapjernsforretningerne, der tager mest Tonnage. Til Vestindien sluttedes tre større Baade til omkring \$5:- paa gross terms. Gulf/Ardrossan betaler 14/6d. fra 2 Lastehavne, fri Losning. Disse Rater kan gentages for praktisk talt enhver Størrelse og Position indtil 25. April.

Sukkerbefragterne fra Vestindien er kun lidet aktive. 7000 Tonner fik 14/- fra Cuba til p. p. UK. eller Continent, Antwerp/Amsterdam Range, hvilket kan gentages. Fra San Domingo noteres 13/- for stor Tonnage til UK/Cont., med Option af Marseilles til 1/- extra.

River Plate. Forholdene paa dette Marked er desværre stadig lige nedslaaende. Der er næsten ingen Efterspørgsel til Europa, og til Destinationer uden for Minimalraterangen er der heller ikke meget Liv, og de enkelte Ordre, der findes, sluttes til lave Rater. 6500 Tonner accepterede f. Eks. 14/6d. til Japan. — Up River/Montreal noterer 17/6d. paa Linsæd Basis for April/Maj Lastning.

Vestkysten af Sydamerika. Nitratbefragterne viser ingen Interesse for Tonnage til Europa, hvorimod der stadig noteres enkelte Ordre til Galveston/Boston Range til omkring \$4:-.

Erts fra Chile/Peru til New York noterer \$5:-, forsøger \$5.50, Marts.

Nordpacific. Paa dette Marked, som ikke er underkastet Minimalratesystemet, mærker man tydeligt, hvad det vil sige, naar Kornforretningerne gaar i Staa. Raterne for alle Slags Forretninger viger, og

det er vanskeligt at komme til Afslutning. For Korn til Europa rapporteres ikke en eneste Slutning, men Raten for fuld Last noteres nominelt i 20/6d., Liberspace skal dog være sluttet til 18/6d. — Fio. fra British Columbia til UK. har faaet Tonnage til 19/6d. Ogsaa for Transpacific Forretning ligger Raten lavere og er nu igen nede paa 20/- pr. 100 Balefect til Shanghai/Dalny Range. Til Australien er sluttet 390,000 Balefect Baad til £4100:— f.i.o. Basis Sydney Losning. Lumber fra British Columbia til Northern Range indikerer omkring \$11:- per Mille.

Østen/Indien. Disse Markeder har været særdeles rolige, men, som nævnt i Indledningen, er der heller ikke megen disponibel Tonnage. Dalny har betalt 27/6d. for norsk Dieselskib med tidlig Febr. Annullering. Ris fra Saigon har senest betalt 26/- for stor Marts Tonnage via Cape, hvorimod 6000 Tonner fik 28/ til Marseilles/Bordeaux/Dunkirk range via Suez for sidste Halvdel Febr. Lastning.

Kul fra Port Redon og Port Kampha/Hongay noteres kun for mindre Tonnage til omkring 23/- fio.

Burmah Ris er sluttet til 26/3d. til Gdynia med Option Antwerp/Hamburg til 1/- mindre. Der noteres forskellige mindre Ladninger til Finland til omkring 27/-.

Madras Kysten ligger noget fastere, specielt for tidlig Tonnage. Febr. er f. Eks. 27/- værd, hvorimod Marts kun noteres i 26/6d.

Australien. Der er desværre kun lidt at gøre for Kornets Vedkommende, og Befragtingernes Antal beløb sig for hele Ugen kun til 2 Baade, som begge blev sluttede til Minimalraten. Der noteres stadig forskellige Ore-Forretninger fra Whyalla, saavel til Baltimore som til Japan, til uforandrede Rater. Zinc concentrates fra Port Pirie betalte 27/6d. for Marts/April Lastning til UK/Cont.

Ny Kaledonien er stadig aaben for Tonnage for Marts/April Lastning til omkring 27/- til New York.

Sydafrika. Der er ingen Efterspørgsel efter Tonnage for Majs. Kulraterne til de forskellige Pladser i Indien ligger uforandrede.

Europa. Som nævnt i Indledningen er det engelske Kulmarked meget vanskeligt, men fra Continentet sluttes en Del Laster til omkring 6/3d. til Vestitalien.

Fragterne fra Middelhavet er langt nede, og fra Sortehavet har Russerne faaet en stor Baad til Vladivostock til den lave Rate af 14/d. f.i.o. Donau er livløs, og Korn fra russisk Sortehav er ogsaa uden Interesse for Tonnage.

Der kommer stadig enkelte nye Trælastorder i Markedet. De faa Afslutninger, der finder Sted, gøres til Minimalraten.

Kul England/Danmark er nu nede i 4/- for 2500 Tonnere med hurtig Losning.

Timecharter. Vestindia Markedet har været op og ned. Et Par danske 5000 Tonnere har faaet \$1.10 for Rundture. 3000 Tonner er sluttet for 3/5 Maaneders canadisk Fart til \$1.25.

For stor Dieseltonnage synes Efterspørgslen ikke slet saa stærk, hvilket vel maa ses i Relation til det roligere oversøiske Marked.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søsætning

Rederiet J. Lauritzens nye Frugt-Motorskib »Chilian Reefer« er nu søsat ved Nakskov Skibsværft.

Skibet er 290 Fod langt, 44 Fod bredt og 26 Fod dybt, og bliver paa ca. 2,350 Tons Dødvægt.

Det bygges til Germanischer Lloyds højeste Klasse med gennemløbende Hoveddæk og Shelterdæk, med Baadedæk og Huse midtskibs og Huse udfor Fokke- og Stormasten, hvori Luftkølerne til Lastrummene indrettes.

Alle Lastrum vil blive isolerede og indrettet til Kølning til de Temperaturer, der svarer til de forskellige Frugttransporter.

Skibet faar 4 Luger, 2 Master og 4 Samsonposter, 8 Ladebomme med 3 Tons Løfteevne, 8 Stk. elektriske Losse-spil samt elektrisk Varpespil, Ankerspil og Styremaskine.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 6-cylindret Dieselmotor af Burmeister & Wains 2-Takts, enkeltvirken-de Trunktype med Trykforstøvning.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleen foretoges forleden en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Skagerak«, Værftets Byggenummer 616, bygget for Regning A/S Skagerak, Oslo. Skibet er bygget til Det norske Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende: 379' 0" x 55' 0" x 36' 0" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8330 Tons d.w. Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der udvikler ca. 3,200 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

Svensk Støtte til Frederikshavn-Linien

Rederiselskabet Göteborg—Frederikshavn-Linien har af Handels- og Sjøfartsfonden faaet 6,250 Kr. til Opretholdelse af Dampskibsforbindelsen Göteborg—Frederikshavn i Tiden indtil 31. Maj i Aar.

Indtil dette Tidspunkt besørges Trafiken med Damperen »Najaden«, hvorefter en Passager- og Lastdamper, der er under Bygning, overtager Trafiken.

Russisk Forbud mod Eksport til Lande med Valutaregulering

Ifølge et Moskva-Telegram til Helsingfors har Folkekommissærernes Raad udstedt Forbud mod Udførsel af russiske Varer til Lande, hvor Valutalovgivning eller administrative Foranstaltninger hindrer Sovjetunionens økonomiske Organisationer i at disponere frit over de Beløb, som indgaar for Eksportvarer, til Opfyldelse af disse Organisationers og Handelsrepræsentationers Forpligtelser, uanset Tidspunktet, naar disse er indgaaet. Forbudet omfatter ogsaa Varer, der er undervejs.

Dansk-tysk Handelsaftale

De i December 1935 i Berlin paabegyndte dansk-tyske Handelsforhandlinger er i Januar Maaned blevet fortsat i København. Som Resultat af disse Forhandlinger, der er blevet ført i gensidig Forstaaelse, er der efter indgaaende Undersøgelser af de økonomiske Forhold og Muligheder i de to Lande den 30. Januar blevet undertegnet en Overenskomst om den gensidige Vareudveksling i Aaret 1936. Fra dansk Side er Overenskomsten undertegnet af Udenrigsminister, Dr. Munch, og Lederen af den danske Forhandlingsdelegation, Minister O. C. Mohr, medens den fra tysk Side er undertegnet af Gesandten, Baron von Richt-hofen og Lederen af den tyske Delegation, Ministerialrat, Dr. Waller. Overenskomsten skal ratificeres. De to Rege-ringer er blevet enige om, at den skal finde foreløbig An-

vendelse allerede fra og med den 1. Februar, saaledes at der ikke indtræder nogen Afbrydelse i det gensidige Hand- delssamkvem.

Det har været Maalet for de stedfundne Forhandlinger at finde et bredere og sikrere Grundlag for Varehandelen mellem de to Lande, og ved Overenskomsten er der da ogsaa paa den ene Side skabt Muligheder for en betydelig dansk Udførsel af Landbrugsvarer til Tyskland udover det hidtidige Omfang, medens der paa den anden Side er aab- net forøgede Udførselsmuligheder for tyske Industrivarer til Danmark.

Moskva bliver Havneby

Det meddeles fra Moskva, at Byggearbejderne ved den store Moskva-Volga-Kanal gaar hurtigt fremad. Naar den er færdig, bliver Moskva en Havneby, og man har alle- rede paabegyndt Bygningen af to store Havne, der alle- rede i 1937 er i Stand til at optage Skibe med en samlet Tonnage af 450,000 Tons, men som fem Aar efter vil være i Stand til at optage 1½ Million Tons og dermed bliver en af Verdens største Havne.

Bruxelles' Havn i 1935

I Aaret 1935 udgjorde den samlede Trafik paa Bruxelles Havn 1769 Skibe med 859,550 M.T. mod 1764 Skibe med 954,132 M.T. i 1934. Den samlede oversøiske Varetrafik (Ind- og Udførsel) beløb sig til 688,594 Tons mod 841,960 Tons. Godstransporten paa de indenrigske Floder beløb sig til 5,577,989 Tons, hvad der betød en Forbedring, sam- menlignet med 1934, paa 249,040 Tons. Dersom man tager denne Trafik med, var selve Varetrafikken paa Bruxelles Havn 95,674 Tons mere end i 1934, nemlig ialt 6,066,593 Tons.

5 Millioner Tons er blevet befordret af Sovjets Handelsflaade i 1935

De russiske statistiske Meddelelser er sparsomme og usikre, men en af de sidste Statistiker derovre fra gaar ud paa, at Sovjets Flaade i 1935 har befordret 5 Millioner Tons. Det er en kolossal Stigning fra Aaret forud, men det er ogsaa en enorm Forøgelse, selve Handelsflaaden har gennemgaaet, nemlig fra 327,000 Tons i 1928 til 1,350,000 Tons i 1935. Desforuden er en Mængde Skibe under Bygning.

Salonikis Frihavn

Der er blevet udskrevet Bygningsarbejder til Frihavnen i Saloniki til et Beløb af ikke mindre end 120 Millioner Drachmer, ca. 5 Millioner Kroner. Flere udenlandske Virksomheder har interesseret sig derfor, en hollandsk, en fransk og en tysk, men alle har erklæret, at det for- haandenværende Beløb var utilstrækkeligt. Derimod har et græsk Selskab erklæret sig villig til at udføre de me- get omfattende Arbejder indenfor det Beløb, der er blevet budgetteret. Om det kan lade sig gøre, er dog yderst tvivl- somt.

Hollands Flaade

Den »Koninklijke Paketvaart Maatschappij« i Amster- dam har Planer om at udvide sin Flaade med 3 Skibe, nemlig 3 hurtigere Passagerskibe paa hver 14,000 Tons. Der er allerede for nogen Tid siden udskrevet Konkur- rence og Værfterne i Holland har indgivet Tilbud, og man regner med, at de 3 Nybygninger snart vil blive bestilt. Direktionen for K.P.M. er i Øjeblikket i Færd med at un- dersøge Tilbudene.

Ny amerikansk Frihavn

Handelsminister Roper meddeler, at Regeringen har til- traadt, at Byen New York opretter en Frihavn ved Staple- ton paa Staten Island.

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



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere

Nye Bestemmelser

Fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart er udsendt: Bekendtgørelse angaaende fortsat Gyldighed af Bekendtgørelse Nr. 2 af 3. Januar 1931 om et Isbrydningsnævn.

Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse af 21. Januar 1936.

Bekendtgørelse om Radioanlæg og Radiotjeneste i Skibe til Betryggelse af Sikkerheden paa Soen af samme Dato. Endvidere er udsendt kgl. Forordning vedrørende Signaler paa Skibe i Havsnød m. v. af 22. Januar 1936.

Bekendtgørelserne forhandles fra Søkortarkivet.

Chile subventionerer Skibsfart til Europa

Det chilenske Senat har besluttet at yde en Statssubvention paa 2½ Million Pesos til Oprettelse af en Skibsfarts-Linie mellem Chile og Europa. Med Hjælp af denne Statsstøtte skal den nye Rute kunne gennemføre otte Rejser om Aaret til det europæiske Kontinent.

Nyt Rederi

Rederi A/B Runa i Helsingborg er blevet indregistreret. Aktiekapitalen er paa 65,000 Kroner. Bestyrelse: Kaptajn C. H. Svensson, Fru Signe Svensson og Skibsreder H. W. Winck, alle af Helsingborg.

A. P. Møller opretter islandsk Studenter-Legat

Skibsreder A. P. Møller har oprettet et Legat paa 20,000 Kr. til Støtte for islandske Studerende ved københavnske højere Lærestatter, — Universitetet, Polyteknisk Lærestalt, Landbohøjskolen, Farmaceutisk Lærestalt, Handelshøjskolen m. fl.

Gedser Rev Fyrskib panejlet

Fyrskibet »Gedser Rev« var forleden ude for en voldsom Paasejling fra en tysk Fragtdamper »Poul L. M. Russ«, hjemmehørende i Hamborg og antagelig paa Hjemrejse fra Finland.

Kollisionen var saa kraftig, at Fyrskibet fik Stævnen knust og Sprydet revet af, og det menes, at Skaden kan anslaaes til ca. 20,000 Kr. Om den tyske Damper har taget Skade, vides endnu ikke, men den har fortsat Rejsen.

Blaavand Radio

Den midlertidige Udvidelse af Blaavand Radio er nu saa langt fremme, at man kan beljene Fiskerne paa Vesterhavet paa Bølgelængde 182 hele Døgnet rundt. Der maa kun kaldes paa denne Bølgelængde, hvis der skal udsendes Nødsignaler, men det kan nu ske paa hvilken som helst Tid af Døgnet, og Kutterne og Skibene paa Vesterhavet vil da altid være sikker paa at blive hørt i Blaavand. Det var Fiskernes Krav paa et Møde i Esbjerg mellem Jul og Nytaar, saa deres Ønsker er hurtigt blevet imødekommet.

Hvornaar den endelige Udvidelse foretages, kan endnu ikke siges, men den Forbedring, der nu er truffet, sætter Blaavand Radio i Stand til at komme i Radio-Forbindelse med Kuttere helt over til den engelske Østkyst.

»Hvordan bliver jeg Søofficer«

I disse Dage har Søofficerskolen udsendt en ualmindelig smukt trykt og meget instruktiv, rigt illustreret Pjece, »Hvordan bliver jeg Søofficer«. Pjecen er sendt til Landets Skoleelever i 3die Gymnasieklasse, og man skulde tro, at det efter dette ikke vilde være nødvendigt at gøre Propaganda yderligere for Tilgang til dette »Fag«, idet mange unge vordende Studenter sikkert vil foretrække den ganske vist beskedent aflagte, men dog interessante Tilværelse som Søofficer fremfor Landkrabben.

Kanal mellem Østersø og Sortehav

Den polske og rumænske Regering forhandler for Tiden om Bygning af en Skibsfartskanal, som ved Udnyttelse af Floderne, Weichsel, Pruth og Dnjestr skal forbinde Østersøen med Sortehavet. Byggeomkostningerne er anslaaet til 500 Millioner Zlotys.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i December 1936

December 1935 har været bedre for Rotterdam end November 1935; Nettotonnagen af ankomne Skibe var 50,000 Tons større.

Ialt ankom 720 Sæskibe med Ladning mod 688 i December 1934; ialt afgik 630 Skibe i lastet Tilstand mod 618 i Fjor.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg var 87,25 pCt. mod 87 pCt. i Fjor og i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen. Hamborg og Antwerpen 32,18 pCt. mod 30,99 pCt. i Fjor.

Ialt blev i December 1935 2,316,856 Tons lastet og udlosset mod 2,266,544 Tons i Fjor.

Ialt ankom til Rotterdam 7,723 lastede Sæskibe mod 8,272 i 1934; 6,746 Skibe afgik med Ladning mod 6,987 i Fjor.

Ialt ankom til Rotterdam 197 Skibe for Reparationer mod 264 i Fjor, for Schiedmas Vedkommende 379 mod 198 i Fjor.

PERSONALIA

70 Aar

Forfatteren, Skibsfører Jens Kusk Jensen fylder 8. Februar 70 Aar. Jens Kusk Jensens Navn er kendt overalt i Søfartskredse, navnlig paa Grund af hans Haandbog i praktisk Sømandskab, der er udkommet i mange Udgaver. Ogsaa skønlitterære saavel som andre Arbejder skyldes Kusk Jensen, der baade kan »spinde en Ende« og har den faglige Indsigt. Han var selv en Aarrække Skibsfører og er nu Medlem af Bestyrelsen for Skibsførerforeningen og søkyndig Medhjælper ved Kronborg-Musæet. En gammel Skipper, der har gjort et godt Arbejde. Til Lykke!

Forretningsmeddelelse

Indehaveren af Firmaet Georg Sørensen, Grosserer Aage Sørensen, er som tidligere meddelt afgaaet ved Døden, men Firmaet fortsættes uforandret med Fru J. Sørensen som Eneindehaver.

LEDIG LODSSTILLING

En Stilling som Lods ved Københavns Lodseri er ledig.

Fortrinnsvis Adgang til at komme i Betragtning har — forsaavidt de iøvrigt fornødne Kvalifikationer er lige — en tjenstgørende Lods ved et andet Lodseri, samt den, der har erhvervet Bevis og sejlet som Skibsfører. Ansøgninger, bilagt med Oplysninger om Alder, Kvalifikationer m. v. indsendes under Adresse: Lodsdirektoratet, Søkvæsthuset, København K. Ansøgningsfristen udløber med Udgangen af Febr. Maaned.

POSITIONSLISTE PR. 4. FEBRUAR 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, Esbjerg-Harwich Ruten.
s.s. Aalborg, afg. London 3.2.
s.s. Aalborghus, ank. Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Thomsen, ank. Coruna 3.2.
s.s. Aase, pass. Dungeness 18.1. p. R. t. Philadelphia.
m.t. Aase Mærsk, afg. Bowling 14.1.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Tsingtao 3.2.
s.s. Agnete, pass. Dungeness 26.1.
s.s. Agnete Mærsk, ank. Manchester 24.1.
s.s. Alabama, afg. St. Vincent 26.1.
m.s. Alexandra, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Alfa, ank. Lissabon 25.1.
s.s. Algarve, afg. Antwerpen 1.2.
s.s. Alice, pass. Gibraltar 26.1.
m.s. Almena, afg. Algier 13.1.
s.s. Alsia, Heindorn, pass. Gibraltar 1.2. p. R. t. Marseilles.
s.s. Alssund, Nielsen, ank. Hampton Roads 2.2.
s.s. Amalienborg, ank. Aalborg 22.1.
m.s. Amerika, Borch, ank. San Francisco 28.1.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Curacao 5.1.

B

s.s. Bellona, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. Benedikt, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
m.t. Bente Mærsk, afg. Kbhvn. 22.1.

s.s. *Bergenhus*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bess*, pass. Holtenau 24.1.
 s.s. *Betty*, afg. Doula 13.1.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. New York 12.1.
 s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, pas. 38,40 Nord, 24,00 Vest 4.2.
 s.s. *Birgitte*, pass. Gibraltar 24.1.
 s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Ushant 1.2. p. R. t. Boston Mass.
 s.s. *Bodil*, afg. Sfax. 27.1.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Middlesbrough 3.2.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Odessa 31.1.
 s.s. *Bothal*, afg. Kbhvn. 2.2. til Danzig.
 s.s. *Brasilien*, ank. Buenos Aires 26.1.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Carontes 29.1.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Rotterdam 1.2.
 s.s. *Britta*, pass. Dungeness 23.1.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavel.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Philadelphia 2.2.
 s.s. *Brynhild*, ank. Aarhus 29.1.

C

m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas 29.1. til London.
 m.s. *C. F. Tielgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, afg. Pernambuco 22.1.
 s.s. *Carmen*, ank. Valencia 24.1.
 m.t. *Caroline Mærsk*, pass. Galata 18.1.
 s.s. *Chastine Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.1.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Capeleeuw 22.1. p. R. t. Dakar.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. East London 11.1.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Nuevitas 30.1.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, afg. Kbhvn. 2.2. til Nordenham.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Tyne 1.2.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, afg. Nauru 27.1.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Palestina 23.1.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, ank. København 3.2.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, pass. Gibraltar 24.1.
 s.s. *Dania*, ank. Kbhvn. 3.2.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Sunda Strædet 22.1. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Diana*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Las Palmas 26.1.
 s.s. *Douro*, afg. Klaipeda 1.2.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Castellon 27.1.
 s.s. *Ebro*, pass. Dover 25.1.
 s.s. *Edith*, afg. Konakry 20.1.
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Danzig 17.1.
 s.s. *Egholm*, i Fart paa Middelhavel.
 s.s. *Elie*, J. H. Liisberg, ank. New Orleans 2.2.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Hull 25.1.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Kbhvn. 24.1.
 s.s. *Elsborg*, pass. Skagen 3.2.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Emden 19.1.
 m.t. *Enma Mærsk*, afg. Tandjong Oxban 25.1.
 m.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, ank. Bordeaux 31.1.
 s.s. *Erna*, ank. Valencia 28.1.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. London 31.1.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Themsen 18.1.
 s.s. *Esther Maria*, N. P. Liisberg, pass. Dungeness 3.2.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Oran 27.1.
 s.s. *Estrid*, afg. Dakar 19.1.
 m.s. *Europa*, Dal, afg. Christobal 1.2. til Los Angeles.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Bremen 2.2. til Kbhvn.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, pass. Finisterre 2.2. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Gibraltar 2.2.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Gibraltar 4.2.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freya*, afg. Vestervik 24.1.

G

s.s. *Garonne*, afg. Kbhvn. 2.1.
 s.s. *Gautatyr*, afg. Burntisland 27.1.
 s.s. *Gerda*, pass. Gibraltar 28.1.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Cardiff 2.2.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manilla 3.1.
 s.s. *Gorm*, afg. Preston 31.1.
 s.s. *Grete*, ank. Marseilles 26.1.
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Saffi 31.1.
 s.s. *Gudrun*, pass. Gibraltar 22.1.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Baltimore 18.1.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. 2. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,05
NEWYORK.....	447,25	AMSTERDAM.....	307,25
BERLIN.....	182,10	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,35	HELSINGFORS....	9,95
ZÜRICH.....	147,10	PRAG.....	18,90
ROM.....	87,15	WARZAWA.....	85,85

s.s. *Gunhild*, ank. Cork 25.1.
 s.s. *Gunver*, ank. Valencia 18.1.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. New York 21.1.
 s.s. *Gyda*, ank. Manchester 25.1.

H

s.s. *Hafnia*, ank. Aalborg 30.1.
 s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Horsens 21.1.
 s.s. *Harald*, afg. Danzig 4.2.
 s.s. *Harriet*, afg. Boston 28.1.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Kbhvn. 21.1.
 s.s. *Herdis*, rapp. 25 m fra Niton 22.1.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hilde*, afg. Alexandria 23.1.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hjortholm*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Horsia*, Nielsen, ank. Nakskov 29.1.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Zeebrugge 22.1.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Rotterdam 2.2.
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Tanger 30.1.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Boness 28.1.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.1.
 s.s. *Ingeborg*, ank. Nive 22.1.
 s.s. *Inger*, afg. Kbhvn. 27.1.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, afg. Amsterdam 4.2.
 s.s. *Ivar*, afg. New York 18.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Kbhvn.-Gdynia-Danmark Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Port Said 24.1.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 31.1.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Rotterdam 22.1.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Gøteborg 2.2.
 s.s. *Jenny*, afg. London 28.1.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Casablanca 18.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Themsen 26.1.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Oran 19.1.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Mona 23.1.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 21.1.
 s.s. *Jutta*, ank. Valencia 10.1.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Kbhvn. 1.2.

K

s.s. *Karen Toft*, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Kai*, Friis, ank. Horsens 25.1.
 s.s. *Karla*, afg. Kiel 28.1.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, ank. Searsport 26.1.
 s.s. *Kirsten*, afg. Zeebrugge 23.1.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Alexandria 25.1.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Kbhvn. 2.2.
 s.s. *Knud*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, pass. Guardafui 3.2. p. R. t. Suez.
 s.s. *Laura*, afg. Portland 24.1.
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Skagen 28.1. sydg.
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Dunkirk 23.1.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Korsør 24.1.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Antwerpen 24.1.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Algiers 2.2.
 s.s. *Lilian*, afg. W. Hartlepool 28.1.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Barry 29.1.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, afg. Buenos Aires 13.1.
 s.s. *London*, Hansen, ank. London 29.1.
 s.s. *Lynæs*, pass. Skagen 25.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, afg. Antwerpen 31.1.
 s.s. *Maja*, ank. Oscarmshavn 15.1.

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**

m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Kbhvn. 31.1.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. New York 1.2 til Sydafrika.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Magadiscio 31.1. til Saigon.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie*, afg. Grao Valencia 28.1.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Port Arthur 5.1.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, pass. Skagen 1.2. p. R. t. Jersey.
 s.s. *Maryland*, ank. Baltimore 24.1.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Alexandria 18.1.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Colombo 2.2. til Penang.
 s.s. *Minsk*, afg. Kbhvn. 3.2.
 s.s. *Møen*, i Kbhvn.-Stege-Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 29.1. til Nantes.
 s.s. *Najaden*, ank. Kotka 28.1.
 s.s. *Nancy*, pass. Dungeness 23.1.
 s.s. *Nautic*, afg. Ayr 27.1.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Aalborg 4.2. til Danzig.
 s.s. *Nelly*, afg. Wiborg 23.1.
 s.s. *Neptun*, ank. Svendborg 6.1.
 s.s. *Nerma*, pass. Ushant 25.1.
 s.s. *Nevada*, afg. Kbhvn. 28.1.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Dalny 23.1.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Philadelphia 22.1.
 s.s. *Niobe*, pass. Brunsbüttelkoog 28.1.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Shanghai 25.1.
 s.s. *Nordborg*, Cape Finisterre 3.2.
 s.s. *Norden*, rapp. 300 m V. for Lands End 24.1.
 m.s. *Nordjarer*, afg. Iquique 6.1. til Honolulu.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Malaga 22.1.
 m.s. *Nordhval*, ank. Bahao 13.1.
 m.s. *Nordkap*, afg. Santos 15.1.
 m.s. *Nordlys*, afg. Bahia Blanca 1.1. til New York.
 m.s. *Nordpol*, ank. Victoria 25.1.
 s.s. *Nordsoen*, pass. Gibraltar 28.1.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, afg. New York 23.1.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, afg. Manchester 30.1.
 s.s. *Olga S.*, ank. Jaffa 16.1.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Cardiff 17.1.
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. New York forv. 3.2.
 m.s. *Oregon*, afg. Santos 25.1.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Lysaker 1.2.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, ank. Sydney 27.1.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Algeciras 31.1.
 s.s. *Paula*, ank. New York 25.1.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Finisterre 30.1. p. R. t. Dakar.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Savannah 16.1.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 5.2.
 s.s. *Primula*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, afg. Danzig 25.1.

R

s.s. *Randi*, afg. Aalborg 27.1.
 s.s. *Riga*, pass. Kieler Kanalen 3.2. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Valencia 17.1.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Lieth Ruten.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Casablanca 31.2.
 s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Merca 28.1.
 s.s. *Saga*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Palestina 15.1.

s.s. *Scandia*, ank. Kalundborg 2.2.
 s.s. *Scotia*, ank. Kbhvn. 1.2.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Sejro*, Humsum, afg. Nombasa 29.1. til Verawal.
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Nakskov 26.1.
 m.s. *Siam*, ank. Nakskov 24.11 35.
 s.s. *Signe*, ank. Kbhvn. 30.1.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Marseilles 2.2.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. La Pallice 4.2.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. København 3.2.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Huelva 21.1.
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 26.1.
 s.s. *Stal*, Larsen, afg. Saigon 1.2. til Dakar.
 s.s. *Stegelborg*, ank. Aalborg 20.1.
 s.s. *Stella*, ank. Valparaiso 25.1.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Charleston 29.1.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, opl. i Kbhvn. 24.1.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Cuba 4.1.
 s.s. *Svanhild*, afg. New York 1.2.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark Østersøen.
 s.s. *Svava*, afg. Antwerpen 4.2.
 s.s. *Søborg*, ank. Hartlepool 29.1.
 s.s. *Sonderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

m.s. *Tasmania*, Barfoed, afg. Perth W.A. 21.1.
 s.s. *Taarholm*, ank. Aalborg 28.1.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Buenos Aires 3.2.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Avonmouth 5.2.
 s.s. *Tekla*, pass. Gibraltar 22.1.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.2.
 s.s. *Tennessee*, afg. Norfolk Va. 23.1. til New Orleans.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tømsk*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Dakar 17.1. til Yokohama.
 s.s. *Tove*, ank. Fredericia 23.1.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, afg. Boulogne sur/mer 5.2.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Southampton 1.2. til Bo'ness.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tyr*, afg. Kbhvn. 31.1.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, pass. Fayal 19.1.
 s.s. *Uranienborg*, pass. Ushant 29.1.

V

s.s. *Vendia*, ank. Fecamp 3.2.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Memel 19.1.
 s.s. *Viborg*, ank. Valencia 25.1.
 s.s. *Victoria*, afg. Aarhus 2.2. til Tynen.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Violaf*, afg. Haifa 17.1. til London.
 s.s. *Virginia*, afg. Kbhvn. 23.1.
 m.s. *Vistula*, i Kbhvn.-Oslo Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Helsingør 29.1.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Hartlepool 29.1.

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

Telefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

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.

**Weolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

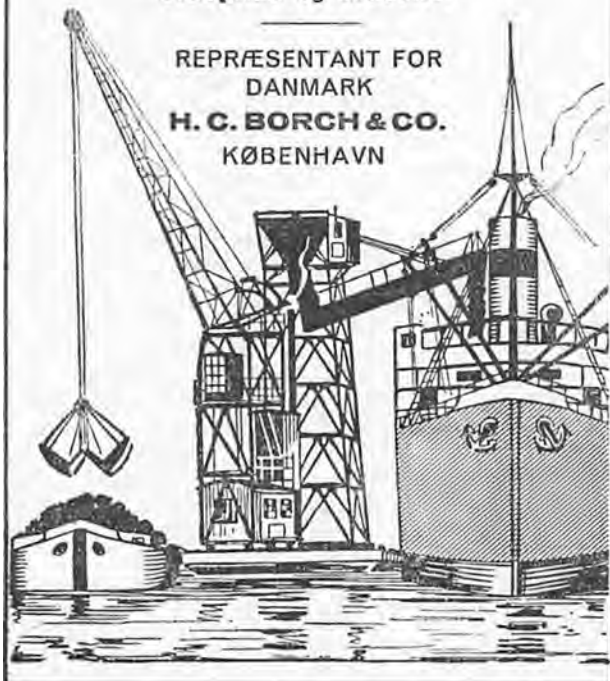
GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkulfra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**
KØBENHAVN**AARHUS****STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

A/B. BRUHN Co. OLY

(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

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstøf for Træskibe
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, København K.
Telefon: Central 13779.**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.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 5. Februar 1936.

Nr. 5.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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 Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstaade 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 1935.

I. Østersøen.

269. (T). Danmark. Gedser Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.

Lørdag den 1. Februar d. A. inddroges Fyrskibet *Gedser Rev* paa c. $54^{\circ} 27' N.$ $12^{\circ} 11' E.$ og erstattedes midlertidigt med et Fyrskib, der paa Siderne er paa malet „Reserve“.

Reservefyrskibet har 3 Master, og paa Toppen af midterste Mast er anbragt en rød Ballon. Fyret vises fra en Lanterne, der ophejses paa Midtermasten, men om Dagen er firet ned i Dækshuset. Fyrkarakteren er uforandret, men Lysevnen er nedsat fra 19 til 18 Sm og Synsvidden fra $12,5$ til 11 Sm. Fyret vil ikke blive tændt om Dagen i usigtbart Vejr.

Taagesignalet er ændret fra Nautofon til Sirene og Karakteren er ændret fra To-Toner hver 30^s til To-Stød hver 1^m . (Stødet Varighed 2 à 3 Sek.) — Radiofyr og Undervandssignal findes ikke.

270. Sverige. Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 5/280. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Ettersundet sydöstra og *nordvästra*. c. $58^{\circ} 26' N.$ $16^{\circ} 40' E.$

271. Sverige. Öregrund Skærgaard. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 5/325. Stockholm 1936.)

Lystønden *Getryggen* paa c. $60^{\circ} 12' N.$ $18^{\circ} 48' E.$ er inddraget for Vinterperioden.

272. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 5/258. Stockholm 1936.)

Lystønden *Skutskärs inlopp* paa c. $60^{\circ} 39' N.$ $17^{\circ} 24',0 E.$ er inddraget for Vinterperioden.

273. Sverige. Bottnisko Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 5/255 og 5/256. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Bergudden c. 63° 47' N. 20° 50' E. *Byviken*. *Stora Fjäderägg*. *Ratan norra* og *södra*. *Sikeå hamn yttre* og *indre*. *Sikeå*. *Vännskärs yttre*. *Kräkångersfjärden södra* og *norra*. *Blackkallen*. *Bjuröklubb*. *Bureå östra* og *västra*. *Ursviken södra* og *norra*. *Skelleftehamn*. *Skellefte hamn yttre* og *indre*. *Norra Olsgrundet*. *Gåsörens elektriska högspänningsledning västra* og *östra*. *Gåsören*. *Bergskäret*.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**274. (T). Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Tilsanding.**Dybden i Indsejling til *Rungsted Havn* er for Tiden kun 2,7 m. En Oprensning vil snarest blive foretaget.*Rungsted Havn*: c. 55° 53',₁ N. 12° 32',₉ E.

(Kort Nr. 312 og 210. Havnelods, Side 157.)

275. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.Ved Opmaalingen den 25. Januar d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være 3,₈ m.*Klørdyb S*. Klokketønde: c. 54° 50',₆ N. 10° 33',₁ E.

(E. f. S. Nr. 1/32 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**276. (T). Nordsøen. Haaks Fyrskib SSW. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 23/266. 's-Gravenhage 1936.)

Et Vrag, hvorfra en Mastetop ved Lavvande rager c. 1/2 m over Vandet, rapporteres at ligge paa c. 52° 44',₅ N. 4° 08',₇ E., c. 15 Sm SSW. for Fyrskibet *Haaks*.**277. (P). Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib flyttes og forandres.**

(A. a. N. Nr. 4/208. Paris 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid flyttes Fyrskibet *Dyck* til c. 51° 02',₃ N. 1° 52',₃ E. og forandres til at vise hvidt Et-Blink hver 3,₅ s., Blink 0,₂ s., Mærke 3,₃ s. Synsvidde: 20 Sm.

(Kort Nr. 264.)

278. England. Humber. Grimsby. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 225. London 1936.)

Paa Yderenden af *Sewer Outfall Jetty* er paa c. 53° 35' N. 0° 03' W. tændt 2 røde, faste Fyr lodret for hinanden.

(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

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

279. Frankrig. Bassure de Baas. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 228. London 1936.)
Nedennævnte Dybder indføres i Kortene, som følger:
1. Paa $50^{\circ} 21' 45''$ N. $1^{\circ} 04' 57''$ E. — 16,₅ m.
 2. — $50^{\circ} 27' 00''$ N. $1^{\circ} 02' 08''$ E. — 11,₉ m.
 3. — $50^{\circ} 21' 55''$ N. $1^{\circ} 01' 00''$ E. — 16,₅ m.
 4. — $50^{\circ} 22' 05''$ N. $1^{\circ} 02' 50''$ E. — 16,₆ m.
280. (T). Frankrig. Passage de la Déroute. Flydebaaker forsvundet.
(A. a. N. Nr. 5/281. Paris 1936.)
Nedennævnte Flydebaaker er forsvundet:
- a. *Le Bœuf* c. $49^{\circ} 06',_7$ N. $1^{\circ} 46',_8$ W.
 - b. *Le Sénéquet* c. $49^{\circ} 05',_9$ N. $1^{\circ} 40',_8$ W.
281. Frankrig. L'Arguenon Bugt. La Margatière Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 4/211. Paris 1936.)
La Margatière Baake paa c. $48^{\circ} 37',_1$ N. $2^{\circ} 12',_4$ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 3/180 1936.)
282. Frankrig. Bréhat. La Horaine. Tønde genudlagt.
(A. a. N. Nr. 4/206. Paris 1936.)
Bouée la Horaine paa c. $48^{\circ} 54',_5$ N. $2^{\circ} 55',_1$ W. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 51/2978 1935.)
283. Engelske Kanaloer. Jersey. St. Helier Anduvning. Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 222. London 1936.)
Demie de Pas Baakefyr paa c. $49^{\circ} 09'$ N. $2^{\circ} 06'$ W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 2/117 1936.)
284. Irland N.-Kyst. Lough Foyle. Quigley Point. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 221. London 1936.)
Quigley Point Fyr paa c. $55^{\circ} 07'$ N. $7^{\circ} 11'$ W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser. Iøvrigt uforandret.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

285. (T). Frankrig. Groix. Locmaria. Baaker forsvundet.
(A. a. N. Nr. 4/213. Paris 1936.)
Nedennævnte Baaker er forsvundet:
1. *Balise de l'Est* c. $47^{\circ} 37',_5$ N. $3^{\circ} 26',_3$ W.
 2. *Balise de l'Ouest* c. $47^{\circ} 37',_4$ N. $3^{\circ} 26',_5$ W.
286. (T). Frankrig. Plateau de Piriac. Grand Norven Baake forsvunden.
(A. a. N. Nr. 5/284. Paris 1936.)
Baake *Grand Norven* paa c. $47^{\circ} 23',_5$ N. $2^{\circ} 32',_8$ W. er forsvundet.

287. (T). Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens-Perrins Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 4/214. Paris 1936.)
Les Chiens-Perrins Fyr paa c. $46^{\circ} 43',_8$ N. $2^{\circ} 24',_6$ W. er for Tiden slukket.
288. (T). Spanien W.-Kyst. Vigo Bugt. La Negra Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.
(N. t. M. Nr. 231. London 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *La Negra* paa c. $42^{\circ} 09'$ N. $8^{\circ} 53'$ W., $1,6$ Sm 263° fra *Punta Lameda* Fyr, er forsvundet.
289. Bermudas Øerne. Great Sound Eastern Part. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 191. London 1936.)
Den sorte Spidstønde paa c. $32^{\circ} 18'$ N. $64^{\circ} 50'$ W., c. $0,75$ Sm 14° fra *Pearl Island* Triangulationsmærke, er permanent inddraget.

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

290. Mexiko. Campeche Bugt. Xicalango. Ledefyr forandret.
(N. t. M. Nr. 75. London 1936.)
1. Det forreste Ledefyr c. 3 Sm 254° fra *Punta Vigia* Observationssted er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm.
2. Bagfyrets Flammehøjde er forandret til 29 m. Iøvrigt uforandret. Bagfyrets Plads er c. $0,1$ Sm 180° fra (1).
c. $18^{\circ} 38'$ N. $91^{\circ} 54'$ W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

291. Jugoslavien. Kastel Bugt. Sveti Jure Point. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 194. London 1936.)
Paa Yderenden af *Jure Point* er paa c. $43^{\circ} 30'$ N. $16^{\circ} 23'$ E., $2,0$ Sm 282° fra det røde Blinkfyr, ved det W.-lige Indløb til *Split* Havn, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $1\frac{1}{2}$ s. Flammens Højde: $7,6$ m. Synsvidde: 8 Sm. Rødt Jerntaarn.
292. Grækenland. Psara Island. Oplysning om Dybder.
(N. t. M. Nr. 226. London 1936.)
1. En Dybde af $3,7$ m findes $0,55$ Sm 180° fra *Psara* Fyr.
2. En Dybde af $8,2$ m findes $0,2$ Sm 115° fra *Psara* Fyr.
c. $38^{\circ} 32'$ N. $25^{\circ} 35'$ E.
293. Lilleasien W.-Kyst. Izmir (Smyrna) Bugt. Izmir. Havnegrænse. Undervandskabel. Ankerplads. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 79. London 1936.)
1. I Kortet skal trækkes en punkteret Linie fra *Sas Burnu* paa c. $38^{\circ} 28'$ N. $27^{\circ} 06'$ E. i Retningen 191° til den S.-lige Kyst. Linien mærkes „*Western Limit of Outer Port*“ og Stedet, hvor Linien skærer S.-Kysten, *Guzelyali*.

Efterretninger for Søfarende.

1935.

Udgivet
af
Det kongelige Søkort-Arkiv.



51de Aargang.

København.
A/S J. H. Schultz Bogtrykkeri.
1936.

Indholdsfortegnelse

over

Efterretninger for Søfarende

1935.

Følgeblade til E. f. S. (Oversigtskort m. m.) med Nr. 5. 39.

Danmark.

Løbe-Nr.
Luftfyr København—Rødby Havn trændes att. 952
Oplysn. o. Brændetid for Luftfyr..... 2383

I.

Østersøen.

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Østersøen.		
<i>Falsterborev</i> Fyrskib SE. t. E. Vrag afm...	1181	
<i>Hammer Odde</i> NE. Banke	2326	
<i>Øsel W.</i> Driv. Mine	2101	
Danmark.		
Indløbet til <i>Rødby Havn</i> . Dybde att. norm. 1; Afm. for.....	768	<i>Præsto Havn</i> . Dybde i Indsejlingsrende 266; Puller i Sejlløbet 1372; Dybde att. norm. 2227
<i>Rødby Havn</i> SE. Vrag „ <i>Agnete</i> “ afm. 763; Vrag uskadeliggj. Vrag afm. ind.....	2006	<i>Præsto Fjord</i> . <i>Fedet W.</i> -Side. <i>Fedhavn</i> Bro. Opl. o. Bro..... 895
<i>Laaland S.</i> -Kyst. <i>Lundehøje Fiskerihavn</i> (<i>Krambes Havn</i>). Opl. o. Dybde.....	2226	<i>Præsto Fjord</i> . <i>Holme Grund</i> . Søm. ind... 2061 <i>Fakse Havn</i> . Mole u. Bygn. 1172; Uddybn. Adv. 2166; Havnefyr fl. og for. 2275; Opl. o. Havnefyr..... 2424
<i>Rødsand Rende S.</i> Søm. forsv. 477; do. gen- udl.	619	<i>Felskov Rev</i> . Nyt Søm. udl. 842; do. er udl. 948; Sømærkes Pl. 953
<i>Rødsand Rende</i> . <i>Rødsand S.</i> Fyr midlt. i Uord. 610; do. att. i Ord.....	707	<i>Bornholm Lys- og Fltd.</i> midlt. i Uord. 949; do. att. i Ord. 1049; do. midlt. ind. 2327; do. genudl..... 2555
<i>Rødsand N.</i> Fyrbaake fl. Fyr t.	702	<i>Rønne Havn</i> . Varpetdr. ind..... 2617 <i>Hasle Havn</i> . Opl. o. Dybde..... 1431 <i>Allinge</i> . Opl. o. Ledefyr 708
Oprensning paabegyndt 208; Søm. midlt. ind. 478; Søm. perm. ind. 620; Afm. for.	769	<i>Gudhjem S.-lige Havn</i> . Havnearbejder Midlt. Trafikbest. 611; Havn midlt. spærret 896; Havn att. aaben for Trafik. Adv. 2377
<i>Gedser Rev</i> Fyrskib. Radiofyr midlt. upaal. 479; do. att. i Ord.....	483	<i>Bolshavn</i> . Opl. o. Dybde..... 843 <i>Svaneke Fyr</i> . Taagesign. for. 2220; For. udf. 2498
Farvandet E. for <i>Falster</i> . Skydeøv. Farv. midlt. sp. Adv.....	1826 1800	<i>Sallhammer Rev</i> . Søm. bortdr. 3011; do. genudl. 3050
<i>Fakse Bugt</i> . <i>Præsto Fjord</i> . Søm. i Uord. p. G. a. Is 403; Afm. att. i Ord.....	764	<i>Arnager Baadehavn</i> . Opl. o. Dybde..... 770

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Sverige.			
Fyr sl. f. Vinter. el. Is	211. 212. 273	<i>Hoborgs rev S. Søm. forsv. 325; do. genudl.</i>	901
	407. 486. 487. 488. 489	<i>Hoborgs rev Lys- og Fltd. midlt. sl. 37;</i>	
Fyr att. t.	538. 624. 712. 902. 957	do. att. t.	77
	958. 1059. 1182. 1183. 1184	<i>Väderön. Timmernabben. Lodsudkigsstat.</i>	
Fyrskibe ind. f. Vinter el. Is	130	l. p. G. a. Isforholdene 210; do. att. i Virksomh.	847
Fyrskibe genudl.	840	<i>N.-lige Løb fra Søen til Påskallavik. Grund</i>	
Lystdr. ind. f. Vinter el. Is	134. 209. 270	1252; Grund afm.	1673
	326. 327. 404. 406. 408. 710	<i>Furön. Lodsudkigsstat. l. f. Is 405; do. att.</i>	
Lystdr. genudl.	622. 709. 772. 773. 845	i Virksomh.	711
	899. 956. 959. 960. 1002. 1058. 1113	<i>Idö Stångkärs Indløb. Vrag afm.</i>	1433
Kltdr. ind. f. Vinter el. Is	132. 409. 2828	<i>Arkö-Häradsklär.</i>	
Kltdr. genudl.	846. 1003. 1054. 1111	<i>Väggö. Grund 1674; Dybde paa Grund</i>	
<i>Trälleborg. Kabelbaaker opf.</i>	267	1804; Søm. udl. 1855; <i>Väggö-Emtö E.</i>	
<i>Trälleborg östra Fyr for. 268; For. udf. 1001;</i>		Søm. ind. 1950; <i>Väggö E. Søm. fl.</i>	1951
Afm. for. Undervandsmembran fl. 1053;		<i>St. Högholmens Ledefyr N. Grunde 2009;</i>	
Lystdr. ind. midlt. 1249; Undervands-		Søm. fl.	2329
taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 1307;		<i>Lamskär Fyr S. Grund 2330; Grund afm.</i>	2385
Afm. for. Undervandsmembran fl. 1432;		<i>Gråskär E. Grund Søm. fl.</i>	1754
Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 1552;		<i>Femörnehuvud-Kräkelund. Søm. udl.</i>	1057
Kltd. ind. midlt. 2062; do. genudl.	2384	Løbet gennem <i>Gränsösund. Afm. for.</i>	1056
<i>Gislöv Havnefyr for. 323; do. 2171; do. 2228;</i>		<i>Hävringe Fyrskib midlt. ind. 1434; do. gen-</i>	
For. udf.	2328	udl.	1627
<i>Ystad. Fyr fl. 621; Opl. o. Fyrbelysn. og</i>		<i>Orelösund. Nyt Søm. udl. 135; do. er udl.</i>	274
Havnearbejder 897; <i>Ystad hamn Fyr fl. og</i>		<i>Stockholm Skærgaard. Landsort. Bredgrund</i>	
ombyttet	1901	Lys- og Fltd. omb. midlt. 713; do. midlt.	
<i>Baskemölla Fiskerihavn. Fyrbelysn. for.</i>	2945	omb. 961; do. genudl.	1185
Løbet til <i>Ahus. Kltd. og Lystdr. ind. midlt.</i>	1489	<i>Landsort. Radiopejlstat. nedl. 1755; Is-</i>	
<i>Ljatershuvud N. Krokås Fiskerihavn. Ledefyr</i>		signalering nedl.	2430
t.	324	<i>Indsejlingsløbet E. om Landsort. Kast-</i>	
<i>Karlskrona Skærgaard. Västra Hästholmen</i>		<i>bådan. Varde for.</i>	1311
Fyr att. t.	1902	<i>Landsort-Södertälje. Afm. for.</i>	1310
<i>Karlskrona Havn. Fyrbelysn. for.</i>	269	<i>Sävösund. Opl. o. Lodstj.</i>	136
<i>Karlskrona angöringsboj. Klokke midlt. u. a.</i>		<i>Korsnäsgrundet Lystd. midlt. sl.</i>	275
Virksomh. 484; do. att. i Virksomh. 771;		<i>Fifong Fyr for. 328; For. udf.</i>	2774
Td. midlt. ombyttet 1903; do. genudl.	2063	<i>Viad Ledefyr for. 276; For. udf.</i>	2775
<i>Ölandsrev Fyrskib omb. midlt. 1801; do.</i>		<i>Kodjupet. Vrag</i>	2948
midlt. omb. 1948; do. genudl. 2429; Ra-		<i>Furusundsleden. Marö udde Fyr for.</i>	
diofyr midlt. u. a. Virksomh. 2773; do. att.		1115; For. udf.	1373
i Virksomh.	2829	Løbet fra Søen ved <i>Arholma til Kapellskär.</i>	
<i>Öland. Ölands södra udde Fyr. Fyrtnarn</i>		Afm. for.	1312
ommales 844; For. udf.	1250	<i>Almagrundet Fyrskib omb. midlt. 903;</i>	
<i>Ölands norra udde's Bifyr t. 406; Taagesign.</i>		do. midlt. omb. 1114; do. genudl.	1628
midlt. u. a. Virksomh. 898; Bifyr sl. 899;		<i>Svenska Björn Fyrskib omb. midlt. 714;</i>	
Taagesign. att. i Virksomh.	954	do. midlt. omb. 962; do. genudl. 1116;	
<i>Kalmarssund. Yttre Stengrund Lys- og Fltd.</i>		Radiofyr opr. Taagesign. for. Fyrkar.	
genudl. og fl.	709	for. 1904; Tid for Opr. af Radiofyr ud-	
Vrag „ <i>Vågbrytaren</i> “ 271; Vrag uskadeliggj.		sat 2431; Fyrskib omb. midlt. 2717; do.	
Vragafm. ind.	2716	midlt. omb.	2776
<i>Kalmar-Färjestaden. Midlt. Søm. udl.</i>	2618		
<i>Grimskär Fyr. Taagesign. for.</i>	131		
Løbet til <i>Timmernabben. Opl. o. Afm.</i>	1802		
<i>Mönsterasleden. Oknö östra og Oknö västra</i>			
Fyr for. og t. 1803; For. udf.	2065		
<i>St. Oknö Lodsudkigsstat. midlt. lukket</i>			
133; do. att. i Virksomh.	623		
<i>Mönsterås Red. Vrag „Mathilda“ afm.</i>			
2664; Vrag fj. og Vragafm. ind.	2831		
<i>Kräkelund NE. Blackan Lystd. midlt. sl.</i>			
900; do. att. t.	955		
<i>Golland. Vishy. Opl. o. Redningsst. 2064;</i>			
Havnearb. Adv.	2278		
<i>Färö. Afm. for.</i>	1309		
<i>N.-lige Indløb til Färösund. Aurgrund.</i>			
Nyt Fyr t. 1112; Fyr er t.	2279		
<i>Färösund. Opl. o. Lodssign.</i>	485		
<i>Klinthroviken Fyr nedl.</i>	2830		
<i>Furillen Fyr t. att. 1949; Fyr sl. midlt.</i>	2280		
<i>Vallavik. Søm. ind. 272; do. ind.</i>	1308		
<i>Ronehamn. Adv. 1055; Stenblok fj.</i>	1251		

Bottniske Bugt.

Sverige.

Bottniske Bugt.

Fyr sl. f. Vinter el. Is	80. 81. 331. 332		
	333. 541		
Fyr att. t.	906. 967. 1006. 1061		
	1121. 1122. 1123. 1254		
Fyrskibe ind. f. Vinter el. Is	40. 41. 278		
	320. 3052		
Fyrskibe genudl.	1050. 1120. 1253. 1369		
Lystdr. ind. f. Vinter el. Is	38. 39. 42. 79. 137		
	138. 139. 213. 277. 330. 2718. 2873		
	2948. 3016. 3051		
Lystdr. genudl.	904. 963. 964. 966. 1004. 1060		
	1117. 1119. 1186. 1313. 1805. 1806. 1905. 1955		
Kltdr. ind. f. Vinter el. Is	78. 2872		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Kltdr. genudl.	965	<i>Etukari</i> Baake genopført	1314
Opl. o. Fyrs Tænding u. Vinterper.	2432	<i>Kraaseli</i> . Ledemærke	1958
<i>Öregrund</i> Skærgaard. Fyr. for. 625; For. udf. 1756		<i>Yskivi</i> . Søm. fl. 2172; Søm. fl.	2230
<i>Edeboviken</i> Fyr midlt. sl. 329; do. att. t. ...	410	Nye Grunde afm. 2173; Opl. o. Grunde og Afm.	2231
<i>Singö W.</i> Grund. Søm. fl.	2331	<i>Kemi angöringsboj</i> udl. 1436; do. er udl. 1620; do. ind. f. Vinter	2875
<i>Giffards grund</i> NE. Grund	2229	<i>Kemi</i> Fyrskib fl. 542; Fyrskib udl. p. ny Stat.	1490
<i>Öregrundsgrepen. Djursten</i> Fyr. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. f. Is 411; do. att i Virksomh.	539	<i>Ulkokrunni angöringsboj</i> fl. og for. Navn.	543
<i>Örskär</i> Fyr N. Grunde	2010	<i>Ulkokrunni</i> . Afm. for. 851; Søm. ind. 1757; Nyt Søm. udl. 1959; <i>Ii-Röyttä</i> . Opl. o. Lods	2777
<i>Grundkallen</i> Fyrskib. Undervandakl. fj 905; Fyrskib midlt. omb. 1629; do. genudl.	1952	<i>Hailuoto (Karlö)</i> . <i>Hiideniemi</i> Farvandet. Nyt Søm. udl.	2232
<i>Gävle Bugt. Lövggrund</i> Kltd. udl.	1118	<i>Oulu. Toppilusund</i> Lys- og Kltd. ind. f. Vinter	3055
<i>Nörsundet</i> . Søm. midlt. udl.	2947	<i>Marjaniemi</i> Fyr for. 907; Nyt Bifyr t.	2011
<i>Västra Banken</i> Fyrskib midlt. omb.	2281	<i>Hailuoto (Karlö)</i> . Baake opf. 544; do. er opf. 1676	
Farvandet mellem <i>Östra</i> og <i>Västra Banken</i> . Søkort upaal. Adv.	2	<i>Nahkiainen</i> Fyrskib for. 1124; Fyrskib udl.	1438
<i>Finngrundel</i> Fyrskib genudl. 2282; Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 2386; do. att. i Virksomh.	2499	<i>Jakobstad</i> . Nye Ledebaaker opf.	1960
<i>Lilljungfruns angöringsboj</i> genudl.	964	<i>Jakobstad. Borgmästergrund</i> og <i>Hällö</i> Fyr for.	2491
<i>Storjungfrun</i> Fyr. Taagesign nedl. 540; do. er nedl.	964	<i>Helsingkallan</i> Lys- og Fltd. genudl. 1439; do. ind. f. Vinter	2949
<i>Hölicks fiskehamn</i> . Fyr for.	1953	<i>Norskär. Österkallan</i> . Søm. for.	2562
<i>Hudiksvallsfjärden</i> . Søm. ind. 1005; For. udf. 1435		Indløbet til <i>Vasa. Rönnskär</i> . Baake genopf. 1631	
Løbet til <i>Klingerfjärden. Alnön E.</i> Søm. ind. 1187		<i>Vasa</i> Skærgaard. Nyt Søm. udl.	2233
<i>Klingerfjärden. Sälstenarna</i> . Fast Søm. genopf.	1188	<i>Vasa. Kasten</i> og <i>Emilia</i> Fyrs Dagmærker for.	2665
Indløbet til <i>Örnsköldsvik. Råskärsön</i> . Nyt Fyr t. <i>Malmön</i> Fyr nedl. 848; Er traadt i Kraft.	1807	<i>Enskärs</i> Lasteplads. Nyt Søm. udl.	1491
<i>Järnäs</i> Havn. Vrag afm.	2332	Indløbet til <i>Kristinestad</i> . Baake opf.	2666
<i>Gråskärshällan</i> . Stangbaake ødel. 140; att. opf.	1808	<i>Siiyy (Sideby)</i> . Stormvarselsat. fl.	2667
Løbet fra Søen til <i>Hörnefors</i> . Grunde	1856	Afm. for.	2500
<i>Bergudden</i> Fyr. Taagesign. for. 279; For. udf. 1954		Indløbet til <i>Rauma</i> . Afm. for.	1128
<i>Bjuröklubb</i> . Søm. ind.	1557	<i>Rauma</i> Fyrskib. Dagmærke fj. 1758; Fyrskib ind. midlt. 2387; do. genudl.	2490
<i>Vänta lütets grund</i> . Lystd. genudl.	1857	<i>Lökö</i> . Baake ommalet	2878
<i>Rödkallen</i> . Lodsstat. midlt. lukket 3; do. ...	3017	Indløbet til <i>Uusikaupunki. Stånggrund</i> Fyr t.	2174
Indløbet til <i>Luleå</i> . Løbet E. om <i>Germandö</i> . Faste Søm. opf.	214	<i>Medelklubb (Keskihallio)</i> . Fyr for.	1858
<i>Luleå</i> . Søm. ind. 280; For. udf.	1558	<i>Storbrotten</i> Fyrskib midlt. ind. 1492; do. genudl.	1677
<i>Töre. Sikkäs</i> . Opl. o. Lodstj.	141	<i>Skärgårdshavet</i> . Fyr. sl. f. Vinter el. Is. . 216. 217. 218. 337 338. 339. 415. 416. 417. 777	
<i>Gräddmanshällan</i> . Baake delvis ødel. 1906; do. genopf.	2283	Fyr att. t. 909. 1062. 1063. 1129. 1130 1131. 2333. 2334. 2335	
<i>Gunnarsfjärd. Lutskärsgrund</i> Stangbaake genopf.	1956	<i>Åland. Lumparn</i> . Søm. ind. 776; Nyt Løb afm.	852

Finland.

Bottniske Bugt.

Fyr sl. f. Vinter el. Is. 43. 44. 45. 46. 215	
334. 335. 336. 413. 545. 546. 547. 548. 3053	
3054. 3056. 3057	
Fyr att. t. 908. 1007. 1008. 1009. 1010	
1011. 1125. 1126. 1255. 1256. 1315. 1437	
Fyrskibe ind. f. Vinter el. Is. 82. 142. 143	
340. 2876. 2877. 3058	
Fyrskibe genudl. 1127. 1189. 1316	
Opmaalingsmærker midlt. udl. Adv. 1630	
<i>Kemi-Tornio-Röyttä</i> . Løb uddybet. 849	
<i>Tornio-Röyttä</i> . Afm. for. 774	
<i>Selkäsaari. Riikola</i> Ledebaake genopf. 1675	
<i>Ajos</i> . Søm. ind. 412; Afm. for. 775; Afm. for. 850; Lystd. t. 1957; Lystd. ind. f. Vinter 2874	

<i>Åland. Mariehamn</i> . Afm. for. 1440	
Indløbet til <i>Mariehamn. Granö</i> . Fyr for. 1759	
<i>Skiftet. Rödakon</i> Lys- og Kltd. ind. f. Is 715; do. genudl. 1012	
<i>Bergskär</i> . Stangbaake opf. 2012	
<i>Vasikkari</i> . Nyt Søm. udl. 2066	
<i>Åbo</i> Skærgaard. <i>Sattesund</i> . Dybde aft. ... 1678	
Indløbet til <i>Åbo</i> . Nyt Søm. udl. 778	
<i>Åbo</i> . Lodsudkigstat. fl. 2778	
<i>Jungfrusund-Gullkrona. Rödkläpp</i> Baake for. 2668	
<i>Pargas</i> . Afm. for. 1132	
<i>Skinnavik</i> . Søm. ind. 853	
<i>Kimito-kanal</i> . Afm. for. 779; Nyt Søm. udl 2388	
<i>Utö</i> . Opmaalingsarb. Midlt. Opmaalingsmærker 1064; Radiofyr opr. Taagesign for. Fyr for. 2563	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Finske Bugt.		Indløbet til Hamina.	
Finland.		Grund bortgravet. Søm. ind. 2017	
Finske Bugt.		<i>Suur Musta.</i> Nyt Fyr t. Baake fj. 2673	
Fyr sl. f. Vinter el. Is 144. 146. 147. 219. 221	221	<i>Villaniemi.</i> Nyt Fyr t. 2674	
222. 224. 225. 342. 343. 344. 345. 346. 348	348	<i>Siikasaarenpää.</i> Søm. genopf. 1018	
419. 420. 550. 551. 552. 553. 554. 556	556	<i>Lavansaari NE. Ljussmatala</i> Banke. Søm. udl. 2435	
Fyr att. t. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 782	782	<i>Lilla Fiskaren (Pien Kalastaja)</i> Fyr. Lysvinkler for. 1441	
1013. 1014. 1015. 1017. 1019. 1020. 1021. 1065	1065	<i>Oriksaari</i> Fyr. Lysvinkler for. 1442	
1066. 1067. 1069. 1070. 1072. 1133. 1134. 1257	1257	<i>Ristniemi SE.</i> Fyr t. <i>Edvardinmatala</i> Lystd. ind. 1377	
Lodsudkigsstat. lukket f. Vinter 148. 223. 347	347	<i>Edvardinmatala</i> Lystd. perm. ind. 1443	
	421. 557	<i>Ristniemi</i> Fyr t. 1444	
Lodsudkigsstat. att. i Virksomh. 781. 910. 1022	1022	<i>Ruoni (Rondö)</i> Fyr. Lysvinkler for. 1445	
	1068. 1135. 1258	<i>Alvatinniemi</i> Fyr. Lysvinkler for. 1446	
Indløbet til <i>Hangö. Mossagrund.</i> Ledebaake ommalet 2067; <i>Dödön.</i> Baake genopf. 2068	2068	<i>Uuras. Kuninkaansaari.</i> Ledebaaker opf. 2176	
<i>Gustavsvärn.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2069; do. att. i Virksomh. 2391	2391	<i>Koivusaari.</i> Dybde aft. 1860	
<i>Hangö Skærgaard. Lällklippingsgrund</i> Fyr for. 2389	2389	<i>Viipuri. Uuraansaari. Patteri</i> Fyr t. 17; Fyr midlt. for. 1071; Fyr att. nrom. 1962; <i>Uuraanportti norra</i> Fyr for. 2502; <i>Tapola.</i> Nyt Fyr t. 2503	
<i>Lällklippingsgrund västra</i> Fyr for. 2390	2390	<i>Viipuri-Uuras.</i> Nyt Søm. udl. 1681	
<i>Hangö. Hangö Hamnpir.</i> Taagesign midlt. u. a. Virksomh. 2392; do. att. i Virksomh. 2669	2669	<i>Koivistonalmi (Björkö Sund).</i> <i>Virtaniemi</i> Fyr for. 558	
<i>Hästö-Busö.</i> Afm. for. 1374	1374	Rusland.	
<i>Jussarö</i> Fyr midlt. sl. 2564; do. att. t. 2670	2670	Finske Bugt.	
<i>Barösund-Lapprik.</i> Afm. for. 2719	2719	<i>Kronstadt Bugt.</i> Lystdr. udl. 1561; Forbud 2070	
<i>Hästö-Busö—Barösunds fjärd.</i> Søm. udl. 1760	1760	<i>Londongrund.</i> Lystd. udl. 1378	
<i>Porkkala-Kallböda</i> Fyr. Ny Lysvinkel 145; For. udf. 220	220	<i>Priemny</i> Fyrskib genudl. Fyrskib fl. 36	
Indløbet til <i>Porkkala. Stora Träskö nedre</i> Fyr for. 549	549	<i>Lille Kronstadt</i> Red. Lystd. udl. 2236	
<i>Mickelskär</i> Ledefyr for. 2671	2671	<i>Leningrad Bugt.</i> Losseplads. 1809	
<i>Trutkubben</i> Fyr for. 2234	2234	Estland.	
<i>Hamngrund</i> Fyr for. 2235	2235	Sommerafm. 1370	
<i>Helsinki</i> Fyrskib ind. Adv. 341; do. ind. f. Is 418; do. genudl. 780; Fyrskib midlt. omb. 1493; do. genudl. 1632	1632	Fyr sl. f. Vinter el. Is 83. 422	
<i>Helsingfors Skærgaard.</i> Løb uddybet. 1761	1761	Fyr att. t. 1190	
<i>Helsingfors</i> Havneomraade. Opmaalingsarb. Midlt. Triangulationsmærker. Adv. 854	854	<i>Narva.</i> Opl. o. Ledefyrs Pl. m. m. 1318	
<i>Helsingfors</i> Anduvning. <i>Kuivasaari.</i> Ledebaaker opf. 2175	2175	<i>Kolko Vig.</i> Søm. udl. 2071	
<i>Pörtö.</i> Afm. for. 1375; Nyt Søm. udl. 1679; Opl. o. Søm. og Grund. 2393	2393	<i>Tallinn</i> Fyrskib omb. midlt. 84; Fyrskib ind. f. Is. Opl. o. Fyrskibets Vinterstat. 423; Fyrskib genudl. 1073; Opl. o. Fyrskib 1259; Fyrskib omb. midlt. 1762; Fyrskib omb. midlt. 2675	
<i>Gråskär.</i> Nye Ledebaaker opf. 2013	2013	<i>Tallinn</i> Anduvn. Lystdr. ind. f. Vinter 424; Lystdr. genudl. 1191	
<i>Onas. Homanskär.</i> Fyrtaarne ommalet. 2014	2014	<i>Aegna (Vulf).</i> Opl. o. Fyrbaake 1319; Fyr. for 1380; er for. 1810	
Løbet til <i>Borgå. Emsalö-Kuggsund.</i> Ledemærker. 1961	1961	<i>Naissaar</i> Havnefyr. Opl. o. Brændetid 1320; Fyr for. 1381; er for. 1811; Fyr odel. 2950	
<i>Kalbådagrund</i> Fyrskib ind. f. Is 340; do. genudl. 1016	1016	<i>Tallinn</i> Bugt. Skydeø. 1682	
<i>Åggskär.</i> Søm. udl. 1559	1559	<i>Vims</i> Ledefyr. Forsk. Opl. 1321	
<i>Vätskär.</i> Søm. udl. 1560	1560	<i>Tallinn</i> Ledefyr. Opl. o. Forfyr 1322; Forfyr. for. 2566	
Indløbet til <i>Lovisa.</i> Søm. ind. 1680; Afm. for. <i>Lovisa</i> Skærgaard. <i>Skarven.</i> Fyrtaarn ommalet. 2015	2015	<i>Suurop</i> Bagfyr. Synvidde foreg. 1260; Fyr. for. 1382; do. 2951	
<i>Orrengrund NNW. Ryssgrund.</i> Afm. for. 1376	1376	<i>Lohusalu Grund N.</i> Nyt Søm. udl. 490; do. udl. 1812	
<i>Orrengrund</i> og <i>Tiiskeri (Digskär)</i> Fyr. Adv. <i>Böistö E. Bisahäll.</i> Fyr t. 2433; do. er t. 2501; Baake fj. 2672	2672	<i>Pakri (Pakerort)</i> Fyr. for. 1383; do. 2952	
<i>Hogland S.</i> Fyr. Taagesign midlt. u. a. Virksomh. 1859; do. att. i Virksomh. 2016	2016	<i>Norrby.</i> Fyrbelysn. for. 3018	
Indløbet til <i>Kotka. Luppi.</i> Ny Baake opf. 555	555	<i>Ramsi</i> Ledelinie. Søm. fl. 3019	
<i>Kotka</i> Havn. <i>Norskivi</i> Fyr ødel. Midlt. Fyr t. 2565	2565	<i>Hiiumadal</i> Fyrskib omb. midlt. 1562; Fyrskib midlt. omb. 2567	
<i>Hamina</i> Anduvn. Søm. udl. 2434	2434	<i>Dugö</i> NW.-Kyst. <i>Lidja</i> Fyr for. 2284; For. udf. 2568	

	Lobe-Nr.		Lobe-Nr.
<i>Øsel W.-Kyst. Filsand Fyr</i> for. 1384; do...	2285	<i>Weichsel Munding. Neufähr.</i> Afm.....	1683
<i>Kårdla Anduvn. Söm. udl.</i>	1813	<i>Neufahrwasser. Lotsenberg Fyr.</i> Lysvinkel	856
<i>Moon Sund. Fyr sl. f. Vinter e, Is.</i>	85	for. 321; Lys- og Kltd. midlt. omb.	1815
Fyr att. t.....	1192	<i>Neufahrwasser.</i> Taagesign. midlt. for.....	1815
<i>Lystdr. ind. f. Vinter el. Is.</i>	86		
<i>Vorms. Fyrbaake ommalet.</i>	2953		
<i>Dagö E.-Kyst. Hellermaa Ledefyr</i> for.			
2286; For. udf.....	2570		
<i>Hellermaa Anduvn. Söm. fl.</i>	2569		
<i>Nukö-Vorms Kanalen. Norby. Ledefyr</i> for.	1323		
<i>Hestholm Forfyr. Opl. o. Fyrbaake.</i>	1324		
<i>Paralep Bagfyr. Opl. o. Fyr</i>	1325		
<i>Riga Bugt. Fyr sl. f. Vinter el. Is.</i>	87		
Fyr att. t.....	1193		
<i>Pärnu Bugt. Lystdr. ind. f. Vinter 88;</i>			
do. genudl. 1326; Söm. fl. 2073; Lystdr.			
ind f. Vinter.....	2956		
<i>Pärnu Bugt. Vaiste Anduvn. Grunde.</i> ...	2072		
<i>Pärnu Bugt. Pärnu Ledefyr sl. f. Vinter</i>			
90; do. att. t. 1194; Ydre Ledefyr for...	2287		
<i>Ipsi Lystd. forsv. 89; do. genudl. 1327;</i>			
do. ind. f. Vinter.....	2955		
<i>Treimann. Ledebaaker odel.</i>	91		
Letland.			
<i>Riga Bugt. Fyr sl. f. Vinter el. Is 149. 150.</i>	151		
Fyr att. t.....	1385. 1387.		1388
<i>Randa Lys- og Fltd. genudl. 1386; do.</i>			
ind. f. Vinter.....	2880		
<i>Daugavgriva Lys- og Fltd. ind. f. Vinter</i>			
152; Lystdr. genudl. 1389; Lystd. ved			
Lossepl. ind. f. Vinter.....	2881		
<i>Messaragotsem (Mersrags). Fyr t.</i>	2882		
<i>Roja (Roien). Fyr t. 153; Fyr nedl. 1563;</i>			
Fyr for.....	1564		
<i>Kolkasrags Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 154;</i>			
do. genudl.....	1390		
<i>Irben Strøde. Mikelbaka Lys- og Fltd. ind.</i>			
f. Vinter 155; do. genudl.....	1173		
<i>Indløbet til Riga Bugt. Ovisi Fyrskib ind. f.</i>			
Is 156; do. genudl.....	1174		
<i>Ventspils (Windau) Havn. Fyr att. t. 157;</i>			
Ledefyr for.....	626		
<i>Akmenrags (Steinort). Lystd. ind. f. Is 491;</i>			
do. genudl.....	1175		
<i>Liepaja (Libau) Lys- og Fltd. ind. f. Vinter</i>			
158; do. genudl.....	1176		
<i>Bernati (Bernaten) Lys- og Kltd. ind. f.</i>			
Vinter 159; do. genudl.....	1177		
Tyskland.			
<i>Vinterafm</i>	2436		
<i>Brüsterort-Riff. Lys- og Fltd. midlt. omb.</i>			
1195; do. genudl.....	1447		
<i>Pillau. Lys- og Fltd. midlt. omb. 1074; do.</i>			
genudl.....	1328		
<i>Pillau. Lodsvagttaarn fj. 2883; Fyrs Lysevne</i>			
forog.....	2957		
<i>Pillau NW. Kabeltønde midlt. udl.</i>	1814		
Danzigomraadet.			
<i>Sommerafm</i>	855		
<i>Vinterafm</i>	2765		
		Polen.	
		<i>Vinterafm</i>	160
		<i>Sommerafm</i>	1196
		<i>Danzig Bugt. Radlowo O. Afm. for.</i>	1684
		<i>Gdynia. Grund afm.</i>	1685
		<i>Gdynia Red. Opl. o. Grund. Lys- og Kltd.</i>	
		ind. 1907; Dybde paa Grund.....	2571
		<i>Hel gran Lystd. udl.</i>	1197
		<i>Hela Fyr midlt. for.</i>	1763
		Tyskland.	
		<i>Lystdr. ind. f. Is</i>	161
		<i>Leba NE. Vrag forsv.</i>	48
		<i>Rügenwaldermünde. Dybde aft. 2572; do.</i>	2958
		<i>Oderbank. Lystdr. bortdr. 349; do. genudl.</i>	
		425; Lys- og Kltd. genudl.....	1198
		<i>Adlergrund. Fyrskib omb. midlt. 968; do.</i>	
		genudl.....	1633
		<i>Swinemünde E. Misdroy. Afm. af Brorester</i>	
		midlt. for. 1448; Vinterafm.....	2336
		<i>Swinemünde. Vrag 426; do. fj. Vragafm.</i>	
		ind. 559; Vrag afm. 1391; Vrag fj. 1449;	
		Lys- og Kltd. omb. midlt.....	2394
		<i>Greifwalter-Oie S. Zinnowitz. Anduvn. Midlt.</i>	
		Afm. 1494; do. ind.....	2337
		<i>Zinnowitz Bro NE. Midlt, Afm. 1495;</i>	
		do. ind.....	2338
		<i>Greifwalder Oie Fyr vil midlt. blive form...</i>	1816
		<i>Greifwalder-Oie E. t. N. Td. midlt. udl.</i>	
		1496; Td. ind.....	2395
		<i>Rügen.</i>	
		<i>Quitzlas. Afm. midlt. for. 1497; Afm. for.</i>	2396
		<i>Stubbenkammer Radiofyr. Klartvejrssign.</i>	
		midlt. indst.....	1861
		<i>Mecklenburg Bugt. Warnemünde. Lys- og</i>	
		Kltd. midlt. sl. 350; do. att. t.....	427
		<i>Lübecker Bugt. Pelzerhaken Fyr. Ny Lys-</i>	
		vinkel indl.....	1963
		<i>Mecklenburg Bugt. Dahmeshöved. Taagesign</i>	
		opr. 1023; Taagesign er opr.....	1964
		<i>Dahmeshöved E. Vrag „Gertrud“</i>	1498
		<i>Dahmeshöved E. Afm. for.</i>	2018
		<i>Staberhuk E. Afm. for.</i>	2019
		<i>Femern S.-Kyst. Struckkampbuk Fyr for.</i>	
		162; Opl. o. Fyr.....	351
		<i>Femern Balt. Puttgarden Riff. Kabeltd.</i>	
		genudl. 627; do. ind. f. Vinter.....	2959
		<i>Wester Markel.dorf NW. Undervands-</i>	
		hindr. 2884; do. findes ikke.....	2960
		<i>Lübeck Bugt. Luftfyr att. t. 1075; do. sl.</i>	2397
		<i>Kieler Bugt. Hohwacht Bugt. Skydeøvelser</i>	1817
		<i>Kieler Fjord. Adv.</i>	49
		<i>Kieler Fjord. Kiel. Td. fl.</i>	1199
		<i>Strander Bugt. Øvelser med Undervands-</i>	
		vaaben.....	1818
		<i>Kaiser-Wilhelm-Kanal. Kiel Nordhavn. Til-</i>	
		ladt Dybgaende.....	428
		<i>Eckernförde Fjord. Forbud m. Ankring.</i> ...	1565
		<i>Klein-Waubs. Kendelig Skorsten.</i>	492
		<i>Eckernförde Bugt. Forbud mod Ankring</i>	
		1565; Forbudt Our.....	2885

II.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Sundet.		<i>Amager. Kongelundsatteriet.</i> Signaler f. Skydn. for.....	1566
<i>Svinbådan</i> Fyrskib W. Vrag afm. 2276; Vrag uskadeliggjort. Vragafm. ind.....	2656	<i>Køge Bugt. Mosede Batteri.</i> Sign. f. Skydn. 5; Skydeøv. Adv.....	969
Danmark.		<i>Avedøre.</i> Skydn. Adv.....	6
<i>Kronborg</i> Vinkelfyr. Lysvinkler for.....	2961	Skydeøv. Farv. midlt. sp. Adv. 494; do. 970; do. 1686; do.....	1819
<i>Helsingør.</i> Tids- og Vindsign. indst. midlt.	1499	<i>Stroby</i> Bølgebryder. Forsk. Opl.....	2833
<i>Rungsted</i> Havn. Opl. o. Dybde.....	2619	<i>Stevns E.-Kyst. Bogeskov</i> Bølgebryder. Sten og Sømærke fj.....	971
<i>Vedbæk.</i> Varselfyr for Søkabler nedl.....	429	Sverige.	
<i>Skodsborg</i> NE. Vrag af Lystkutter „Kylle“ 1749; Vrag indbj.....	1764	<i>Svinbådan</i> Fyrskib omb. midlt. 1567; do. genudl.....	1965
<i>Skodsborg</i> Anlægsbro. Opl. o. Bro.....	1450	<i>Viken</i> Fyr for.....	723
<i>Taarbæk</i> Rev Lys- og Kltd. omb. midlt. 2007; do. genudl.....	2766	<i>Kullagunnarstorpsgrundet</i> Kltd. ind. f. Vinter 430; do. genudl.....	724
<i>Skovshoved</i> Havn N. Kloakudløb. Midlt. Afm. 1261; Kloakledn. u. Bygn. Midlt. Afm.....	1370	<i>Hälsingborg. Södra Hamn.</i> Ny Tørdok u. Bygn. Adv. 1765; do.....	2963
<i>Hellerup</i> Lystbaadehavn. Søm. genudl. 911; do. ind. f. Vinter.....	2657	<i>Ven</i> N. Mineøvelser.....	2888
<i>Tuborg</i> Havn. Søm. forsv. 2939; do. genudl.	3012	<i>Rönneberga</i> Luftfyr sl. midlt.....	163
<i>Middelgrundsfort.</i> Skydeøv. Adv.....	2339	Indløbet til <i>Landskrona.</i> Lystdr. og Kltd. ind. midlt.....	1634
<i>København.</i> Kapsejladsmærker midlt. ud. 1392; do. ind.....	2237	<i>Landskrona</i> W. <i>Larvarabben</i> Kltd. bortdr.	912
<i>Benzinhavn</i> W. Bøje udl. midlt. t. Brug v. Kapsejlads.....	1178	<i>Pinhättan</i> Lystd. W. Opgrunding 1452; <i>Barsebäck</i> W. Grund 1568; <i>Pinhättan</i> Lystd. fl. 1635; do. er fl.....	1687
Sign. f. Skydn. fra Forterne.....	4	<i>Malmö</i> redd Fyrskib omb. midlt. 1864; do. genudl.....	2177
<i>Yderhavnen. 10 m Bassinet.</i> Anlægsbro u. Opf. Sejlads midlt. aflyst 493; Fyrtaarne ommales 1076; Fyrtaarne er ommalet 1393; <i>Langeliniemolen.</i> Uddybn. 1426; <i>Kalkbrænderihavn.</i> Fyrbaaker ommalet 2238; <i>Sønderhavn.</i> Indløbet til <i>Fiskerihavn.</i> Uddybn. Nyt Søm. udl.	2288	<i>Malmö.</i> Lys- og Kltd. genudl. 495; Lystdr. ind. midlt.....	1394
<i>Saltholm Flak</i> NW. Lys- og Kltd. omb. midlt. 1451; do. genudl.....	2008	<i>Malmö yltre, västra</i> Fyr delvis formørket. Adv. 725; Fyr. for.....	783
<i>Hullænderdybet.</i> Undervandshindring forg. eftersøgt.....	1849	Kulkran u. Opf. <i>Malmö inre</i> Fyr delvis formørket 1766; Afm. for. 2620; For. udf.....	2676
<i>Ryggen</i> Lystd. S. t. W. Undervandshindr. rapport. 2167; do. forg. eftersøgt.....	2378	<i>Flinterenden. Kalkgrundet</i> Fyrskib omb. midlt. 1569; do. genudl.....	1966
<i>Provøsten</i> Fort N. Sømnevæsonets Øvelseplads nedl.....	1244	<i>Oskargrundet</i> Fyrskib midlt. omb. 1200; do. genudl.....	1570
<i>Provøsten</i> Fort. Oliehavn u. Bygn. Midlt. Afm. Adv. 2057; Sejlads forbudt.....	2767	<i>Skanör</i> Fyr for. 282; For. udf.....	1201
<i>Provøsten</i> Lys- og Kltd. fl.....	2886	<i>Falsterbo</i> Fyr. Fyrs Lysevne forøg. 283; For. udf.....	1077
<i>Provøsten</i> E. Grøn Spidstd. udl.....	2940	<i>Falsterborev</i> Fyrskib. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 726; do. att. i Virksomh. 857; Fyrskib omb. midlt. 1202; do. midlt. omb. 1329; do. genudl.....	1688
<i>Amager</i> E.-Kyst. <i>Italiensvej.</i> Kloakledning forlænges.....	281	Smaalandsfarvandet.	
<i>Drogden</i> gravede Rende. Rapporteret Pule forgæves eftersøgt 1621; Lystd. B dr. 2942; do. att. paa Pl.....	2962	Danmark.	
<i>Drogden.</i> Søm. <i>Kirkesten</i> forav. 2492; do. genudl.....	2556	<i>Bogestrom. Kinderev.</i> Pule.....	2058
<i>Dragør</i> Havn. Søm. ind. f. Vinter 259; do.....	2941	<i>Ulvshale</i> Lob <i>Udskibningsbro.</i> Opl. o. Dybde	3020
<i>Flinterenden. Søndre-Flint</i> SE. Kltd. udl. 1897; do. ind.....	2832	<i>Kalvehave-Koster.</i> Nye Kabelbaaker opf. Kabelfyr t.....	2867
<i>Kalveboderne.</i> Afm. kan ikke forventes i Orden 128; Afm. att. i Ord.....	722	<i>Stege-Koster.</i> Afm. i Uord. p. G. a. Is 104; Afm. att. i Ord. 784; Tdr. ind. midlt.....	1553
Lystd. <i>Kalveboderne</i> N. udlagt 1898; do. ind.....	2887	<i>Stege</i> Havn. Fyr midlt. sl.....	1554

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Gronsvund.</i> Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> .		<i>Sprogø S. (Gællegrund)</i> Lystd. midlt. ind.	
Opl. o. Dybde 165. 531. 785. 1078.	1262	2291; do. genudl.	2340
1500. 1767. 1862. 1967. 2239. 2504. 2712.	2889	<i>Knudshoved</i> Anlægs-mole. Taagesign midlt.	
Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Søm.		u. a. Virksomh.	3061
forsv. 75; do. genudl.	92	<i>Knudshoved</i> Vinkelfyr. Taagesign midlt. u.	
<i>Madses Lob.</i> Vrag „ <i>Fürstin Marie</i> “ 2658;		a. Virksomh. 613; do. att. i Virksomh. . . .	629
<i>Ny-Tolk.</i> Vrag „ <i>Fürstin Marie</i> “ bort-		<i>Vengeancegrund</i> Lys- og Fltd. att. i Ord. 94;	
sprængt	2721	do. midlt. sl. 2324; do. att. t. og i Ord. . .	2341
<i>Middelgrund N.</i> Pulle.	1555	<i>Smørstakke Lob.</i> Undervandshindr. Adv.	
<i>Møns Stenværks Bro.</i> Opl. o. Bro.	2289	727; Dybde normal.	1080
Sign. f. Skydn. fra <i>Borgsted Batteri</i> og <i>Mas-</i>		<i>Lohals</i> Havnefyr. Brændetid for.	498
<i>nedø Fort</i>	7	<i>Omø Havn (Kirkehavn).</i> Ledefyr nedl. . . .	614
<i>Ulvsund.</i> <i>Petersværft-Tæro.</i> Telefonkabel		<i>Laaland W.-Kyst.</i> <i>Taars Fiskerihavn.</i> Opl.	
udl.	8	o. Dybde 1554; Opl. o. Afm.	1769
<i>Tæro.</i> Lodsstation ubesat	2178	<i>Nakskov Fjord.</i> <i>Lango Havn.</i> Opl. o. Dybde	
<i>Bogø Fyr</i> for. 2505; For. udsat	2574	2102; Havnefyr t.	2292
<i>Storstrøm.</i> Dybde paa Pulle aft. 496; Opl. o.			
Pulle 560; Afm. for. 628; For. udf. 972;			
Sømærkers Plads 1024; Rettelse 1079;			
Opl. o. Pulle 1427; 4,8 m Pulle 1571; Søm.			
forav. 2493; Søm. fl. 2505; Flytning af			
Søm. udsat 2574; Søm. genudl.	2573		
<i>Mønedsund-Orehoved.</i> Midlt. Afm. 3013;			
do. ind.	3059		
<i>Dyrefod Flak.</i> Søm. bortdr. 2168; do. genudl.	2179		
<i>Vaalse Vig.</i> Afm. for.	2868		
<i>Vejrø Fyr.</i> E. t. S. Rapporteret Undervands-			
hindr. forg. eftersøgt	2074		
<i>Guldborgsund.</i> Opl. o. Afm. 93; Afm. i Uord.			
p. G. a. Is 284; Afm. att. i Ord.	913		
<i>Nykøbing.</i> <i>Christian IX's Bro</i> sp. midlt.			
for Gennemsejl. 1689; do. att. aaben			
for Gennemsejl.	1798		
<i>Sakskøbing Fjord.</i> <i>Kragevig.</i> Vrag 2567;			
Vrag fj.	2575		
<i>Bandholm Havn.</i> Havnefyr att. i Ord. . . .	1453		
<i>Blans Havn.</i> Fyrs Plads.	703		
<i>Fejo.</i> Telegrafbaake væltet.	2890		
<i>Karrebæksminde Bugt.</i> Skydeø. Farvand			
midlt. sp. Adv. 1025; do.	1636		
<i>Karrebæksminde-Næstved.</i> Havncarb. Adv.			
497; Havncarb. Midlt. Afm. 1768; Havne-			
arb. 2221; Midlt. Fyrbelysn. Adv. 2290;			
Vrag afm. 2612; Vrag fj. 2713; Opl. o.			
Havncarb.	2964		
<i>Holsteinborg Nor.</i> <i>Bisserup Skibsbro.</i> Opl.			
o. Bro.	858		
<i>Kirkegrund</i> Kltd. genudl. 786; Kltd. dr. fra			
Stat. 2869; Kltd. ind. f. Vinter	2891		
<i>Helleholm Flak.</i> Afm. for. 859; For. udf.			
973; Sømærkers Pl.	1107		
<i>Skælskør.</i> Opl. o. Havn.	1501		

Store-Bælt.

Danmark.

<i>Kalundborg Fjord.</i> Midlt. Afm. af Losse-	
plads 612; midlt. Afm. ind.	1572
<i>Kalundborg.</i> Opl. o. Havn	1502
<i>Romso Sund.</i> <i>Rønne.</i> Stenpulle 2240; do.	
undersøgt 2722; Stenpulle bortspr. Dybde	
norm.	3060
<i>Kerteminde Bugt.</i> Skydeø. Farvand midlt.	
sp. Adv. 860; do.	1863
<i>Kerteminde Havn.</i> Ledefyr t.	1850
<i>Reerso Fiskerihavn.</i> Opl. o. Dybde	1330
<i>Sprogø N.E.-Pulle.</i> Søm. i Uord. 950; do.	
att. i Ord.	974

Farvandet Syd for Fyn.

Danmark.

<i>Svendborg Sund</i> E.-lige Indløb. <i>Middelgrund</i>	
Lystd. midlt. sl.	1000
<i>Svendborg-Rudkøbing.</i> Lystdr. midlt. ind. .	1371
<i>Svendborg-Rudkøbing-Marstal.</i> Kltdr. midlt.	
ind.	2075
<i>Rudkøbing Havn</i> NW. <i>Gamle Lob.</i> Tilsan-	
ding	1026
<i>Langeland SW.-Kyst.</i> <i>Ristinge Bro.</i> Opl. o.	
Dybde	2677
<i>Højstene Lob</i> Kltd. midlt. ind.	1968
<i>Mørkedyb.</i> Afm. for.	2076
<i>Marstal Havn.</i> Havncarb. Adv. 1455; Opl.	
o. Havn	2965
<i>Klørdyb.</i> Opl. o. Dybde 728; Kltd. <i>Klørdyb S.</i>	
genudl. 765; Dybde aft. 841; Opl. o. Dybde	
2892; Kltd. <i>Klørdyb S.</i> ind. f. Vinter	3014
<i>Birkholm Havn.</i> Opl. o. Dybde	861
<i>Drejø Havn.</i> Dybde i Havn. Afm. for. . . .	166
<i>Mollegaard</i> Kltd. midlt. ind.	1969
<i>Ærskøbing Havn.</i> Opl. o. Lods	862
<i>Søby Havn.</i> Opl. o. Lods	260
<i>Avernako.</i> <i>Revkrog.</i> <i>Mærsk-Møllers Havn.</i>	
Opl. o. Havn.	2293
<i>Korshavn Bro.</i> Opl. o. Dybde	2103
<i>Ljø-Avernako.</i> <i>Knoldhjørne.</i> Søm. i Uord.	
2870; do. att. i Ord.	2893
<i>Faaborg Anduvn.</i> Lystdr. midlt. ind. 1750;	
do. genudl. 1970; Søm. midlt. i Uord.	
2379; do. att. i Ord.	2437

Lille-Bælt.

Danmark.

<i>Rosenvold Havn</i> ufarbar. Adv.	1456
<i>Vejle Fjord.</i> <i>Vejle Fjord Sanatorium Bro.</i>	
Opl. o. Dybde	3021
<i>Vejle</i> Havnerende. Opl. o. Afm. Adv.	
499; Lystdr. ind. midlt.	1395
<i>Bogense Havn N.</i> Varpetd. ind.	863
<i>Fredericia N.</i> <i>Hyby Lund S.</i> Kloakledn. udl.	352
<i>Hyby Lund</i> Anlægsbro	167
<i>Fredericia.</i> Skydn.	9
<i>Strib.</i> <i>Fredericia.</i> Fyr og Taagesign. nedl. .	1305
<i>Snævringen.</i> Vejledn. for Passage af <i>Lille-</i>	
<i>Bælts-Broen.</i> Opl. o. Fyrbelysn. (m. Kort)	
1457; Fyrbelysn. for. 1690; Taagesign.	
midlt. u. a. Virksomh. 2059; do. att. i	
Virksomh.	2077

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Baaring Vig. Skydeø. Farvand midlt. sp.</i>		do.....	2781
Adv. 1263; do.....	1691	<i>Stegvig. Dyvig Bro. Opl. o. Dybde.....</i>	951
<i>Kolding. Uddybningsarb. i Inderhavnen.</i>		<i>Als. Mommark NE. Lystd. midlt. ind. 1751;</i>	
Adv.	2834	do. genudl. 1971; do. midlt. sl. 2768; do.	2782
<i>Stenderup Skovdistrikts Udskebningsbroer.</i>		att. t.	2782
Opl. o. Broer.....	2827	<i>Pals Rev Kltd. genudl. 787; do. ind. f.</i>	
<i>Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeø. Farv. midlt.</i>		Vinter.....	3015
sp. Adv. 1770; do.....	2714	<i>Als Sund. Christian X's Bro. S.-lige Lede-</i>	
<i>Fyrrenden og Aarø Sund. Søm. midlt. ind..</i>	1622	værk afm.	2169
<i>Tvinsbjerg Ledefyr. Forfyr for. 2613; do...</i>	2871	<i>Sønderborg. Opl. o. Kabler 431; Vrag</i>	
<i>Assens Havn. Tilsanding.....</i>	1573	„ <i>Sonja II</i> “ 432; Vrag afm. 615; Vrag fj.	
<i>Aakrog Bugt. Sønderby Klint Bro. Opl. o.</i>		Vragafm. ind.	766
Bro.....	3022	<i>Flensborg Fjord. Stranderød Bro odel.....</i>	1458
<i>Ærø NW.-Kyst. Skjoldenæs Fyr. Taagesign.</i>		<i>Sønderhav-Lille Okseø. Kabel udl.....</i>	433
for.....	3023		
<i>Haderslev Fjord. Starup W. Stærkstrøms-</i>			
kabler.....	1027		
<i>Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for</i>			
<i>Skarpskydn. Adv. 2078; Skydeø. Adv..</i>	2614		
<i>Barsø E. Vrag „Alma“.....</i>	2494		
<i>Aabenraa Fjord. Lossepl. afm. 1264; Afm.</i>			
ind.	2779		
<i>Aabenraa Havn. Opl. o. Uddybn.....</i>	2780		
<i>Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Adv.</i>			
95; do. 864; do. 1136; do. 1692; do. 2079;			

Tyskland.

<i>Flensborg Fjord. Flensburg Fyrskib omb.</i>			
midlt. 1331; do. genudl.....	1456		
<i>Flensborg. Duc d'Albe Fyr fj. 1460; Duc</i>			
d'Alber fj.	1503		
<i>Jürgens Schott N. Lystd. genudl.....</i>	2769		
<i>Falshöft Fyr N. Bundstilladser ind. An-</i>			
krings- og Fiskeriforbud oph.....	2342		

III.

Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Kattegat.		<i>Sejersø NW. Lys- og Fltd. att. i Ord.....</i>	96
		<i>Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydn. Adv.</i>	2080
Danmark.		<i>Rosnæs N.-Kyst. Rosnæs Teglværksbro. Opl.</i>	
		o. Bro.....	1462
<i>Tisvildeleje. Skydeø. Adv.....</i>	729	<i>Rosnæs Lys- og Fltd. i Uord. 480; do. att. i</i>	
<i>Tisvilde-Liseleje. Skydn. Adv. 1637; do...</i>	2894	Ord.....	532
<i>Farvandet N. for Hesselø. Skydeø. Far-</i>		<i>Rosnæs Puller. Stenpulle.....</i>	3024
vand midlt. sp. Adv.....	1028	<i>Samsø E.-Kyst. Langør Havn. Fyr nedl...</i>	2104
<i>Indløbet til Isefjord. Kikhavn. Hundested.</i>		<i>Falske Bolsøks Lys- og Kltd. midlt. sl. 533;</i>	
Radiofyr opr.	2398	do. att. t. 562; do. midlt. sl. 616; do. att. t.	630
<i>Isefjord. Lynæs Batteri. Sign. f. Skydn....</i>	10	<i>Fyns Hoved. Korshavn. Fyr t. 2222; Fyr er</i>	
<i>Hundested Havn. Fyr midlt. fl. 1137; Fyr</i>		t. Fyrs Pl.	2343
att. i Ord.....	1461	<i>Odense Fjord. Kltd. genudl. 867; Lystd. ind.</i>	
<i>Rørvig E. Vesterløb. Søm. ind. f. Vinter</i>		midlt. 1180; Lystd. genudl. 1505; Kltd.	
76; do. genudl. 1179; do. ind. f. Vinter.	2621	ind. f. Vinter.....	3025
<i>Skydeø. Farv. midlt. sp. Adv. 561; do.</i>	1138	<i>Odense Fjord. Klintebjerg-Odense Kanal.</i>	
<i>Lystdr. ind. f. Is 402; do. genudl.....</i>	704	Afm. midlt. i Uord.	2659
<i>Bramsnæsø. Skydn. m. Torpedoer. Adv.</i>	865	<i>Odense Kanals gravede Rende. Hasselore.</i>	
<i>Bramsnæsø. Ejby Fiskerihavn (Ejby</i>		Vrag 1947; Vrag fj.....	2020
Bro). Dybde i Havn. Havnefyr.....	1203	<i>Farvandet W. for Samsø. Skydeø. Farv.</i>	
<i>Jægerspris. Skydning. Adv.....</i>	1972	midlt. sp. Adv. 354; do. 730; do.....	1693
<i>Roskilde Fjord. Søm. i Uord. p. G. a. Is</i>		<i>Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Havn. Lede-</i>	
353; Afm. att. i Ord.....	788	fyrline opr.	2344
<i>Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro.</i>		<i>Bjørnsknude Rev. Søm. bortdr. 617; do.</i>	
Gennemsejlingsaaabn. fl. Adv. 1771;		genudl.	631
Midlt. Afm. ind.....	2425	<i>Juelsminde Havn. Opl. o. Dybde.....</i>	2021
<i>Roskilde Fjord. Frederikssund Skibsbyg-</i>		<i>Horsens Fjord.</i>	
geri. Afm. ind. 975; Frederikssund Havn.		<i>Sælgrund N. Kltd. ind. midlt. 1108; do.</i>	
Beddingsanlæg.....	2723	genudl.	1574
<i>Roskilde Fjord. Skuldelev Bro. Opl. o.</i>		<i>Horsens Havn. Ledebaake midlt. i Uord.</i>	
Dybde i Indsejlingsrende.....	1504	2770; do. att. i Ord.....	2943
<i>Hastens Grund. Lys- og Fltd. genudl. 866;</i>		<i>Tuno Havn Anduvn. Tilsanding 2615; Til-</i>	
do. ind. f. Vinter.....	2966	sanding fj. Dybde att. norm.....	2724
<i>Schultz Grund Fyrskib W. Undervandshindr.</i>	2783	<i>Aarhus Bugt. Norsminde Flak E. Vrag....</i>	2180

	Løbe-Nr.
Lystd. Aarhus midlt. ind. 1820; do. genudl.	1908
Aarhus Havn. Havneudvidelser. Midlt.	
Foranstalt. 168; do. Adv. 534; do. 731;	
do. 1081; Havnearb. Midlt. Afm. 1694;	
Havnearb. Fyrbelysn. og Taagesign. for.	
Adv. 1865; do. 2022; Pæleaag fj. 2438;	
Fyrbelysn. for. 2944; do. 3026; For. udf...	3062
Æbeltoft Vig. Gaasehage N. Ærne Udskib-	
ningsanlæg for Sten. Adv. 226; do. under	
Opførelse. Adv. 434; Opl. o. Arb. p. An-	
lægget. Adv. 1772; do.	2577
Æbeltoft Trafikhavn. Ledefyrlinie opr.	2439
Æbeltoft. Fyr nedl. 2576; Opl. o. Havn.	3063
Fornæs SE. t. S. Pulle forg. efters.	2967
Grenaa Havn. Taagesign. opr. 705; Radiofyr	
opr.	1139
Gerrild Flak. Nyt Søm. udl. 1082; do. udl.	1265
Gerrild W. Bonnerup Strand. Bonnerup	
Fiskerihavn. Fyr t.	2968
Tangen E. Sten.	2380
Tangen NW. Lystd. midlt. sl.	3093
Tangen SW. Sømærkes Pl.	1332
Boels Plade. Søm. fl.	1333
Randers Fjord. Udbyhøj. Sommerafm. 1083;	
Ny Fyrbelysning 2294; Oplysn. o. Fyr	
2399; Vinterafm. 2506; Udbyhøj Mølle S.	
Ledebaaker opf.	2725
Randers Fjord. Randers Havn. Slyngborg	
Holm E. Afm. for.	2660
Mariager Fjord. Stinesminde Havn og Bro.	
Opl. o. Bro.	2835
Lysegrund NW. Vrag „Meta“	1109
Anholt NW.-Rev. Stenpulle 1506; do. forsv.	2678
Anholt NW.-Rev. Slusen. Løb for. Afm. fl.	2678
Anholt Havn Anduvn. Dybde aft. Adv. 767;	
Dybde norm.	1051
Anholt Knob Fyrskib omb. Taagesign for.	
2381; For. udf.	2507
Anholt. Stensøre Søm. forsv. 481; do. genudl	563
Egense S. Skydeplads.	11
Asaa Havn. Opl. o. Dybde.	169
Frederikshavn Anduvn. Laurs Rev E. Sten-	
pulle fundet 1973; Stenpulle afm. 2081;	
Afm. udl.	2241
Frederikshavn Forhavn. Opfyldn. Adv.	2771
Hirsholm. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh.	
2616; do. att. i Virksomh.	2661
Aalbæk Havn. Opl. o. Besejlingsforhold.	
Adv. 2345; do.	2772
Skagen Havn. Opgrunding. Dybde i Havn	
204; Dybde norm.	500
Læsø S. Silde Røn NW. Sten.	1110
Læsø.	
Vestero. Afm. for.	1204
Østerby. Opl. o. Puller, Søm. og Fyr 2023;	
Fyr. for.	2277
Læsø Trindel Lys- og Fltd. midlt. i Uord. 618;	
do. att. i Ord.	706
Sverige.	
Ångelholm Fyr for. 732; For. udf.	1463
Torekov. Afm. for. Fyr fl. Dybde i Indløb	2105
Halmstad Havn. Havnearbejder. Midlt.	
Afm.	733
Opl. o. Stavsinge Redningsstat.	2242
Falkenberg. Lystd. ind. f. Vinter 435; do.	
genudl.	789
Lilla Middelfgrund. Lys- og Fltd. omb. midlt.	
976; do. midlt. omb. 1084; do. genudl.	1266
Gallabäck Fiskerihavn. Ledefyr t.	632

	Løbe-Nr.
Varberg. Afm. for. 355; Fyrbelysn. for. 356;	
Tidspunkt for For. af Fyrbelysn. 1464;	
Afm. or for. 1695; Fyrbelysn. er for. 1696;	
Midlt. Stage ind. Lanterne sl. 1866; Opl.	
o. Duc d'Alber. Adv.	2295
Fladen Lys- og Fltd. omb. midlt. 790; do.	
midlt. omb. 977; do. genudl.	1085
Fladen. Strømmaalingsinstrumenter midlt.	
udl. Afm. Adv.	1974
Fladen Fyrskib omb. midlt. 791; do. midlt.	
omb. 1029; do. genudl.	1267
Bittfjorden Fiskerihavn. Ledefyr t.	357
Varø-Nidingen. Malø Fyr for. 734; do.	
Fyr sl. midlt. 1623; Fyr er for.	1697
Varø Fyr og Kungen Fyr for. 735; do.	
2243; For. udf.	2622
Vinga Fyrskib midlt. omb. 1334; do. genudl.	1773
Vinga ungar Lys- og Fltd. omb. midlt. 1140;	
do. midlt. omb. 1268; do. genudl.	1774
SW-lige Løb til Göteborg. Buskär Fyr. for.	
978; do. 1086; For. udf.	1335
Göteborg-Marstrand. Fyr. for. 736; For. udf.	1465
Göteborg. Älvsborgsfjorden. Lystdr. for.	
1675; For. udf.	1775

Limfjorden.

Danmark.

Hals Barre. Refleksprismer fj. f. Søm.	1306
Hals Barre W. Lystd. ind. f. Is 358; do.	
genudl.	436
Hals-Aalborg. Nye Søm. udl. 1087; do. er udl.	
1245; Opl. o. Sømærkers Pl. 1336; Fyrbæle	
ommalet.	2181
Aalborg Jernbanebro E. Prøveramninger.	
Adv.	359
Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg	
paasejlet. Tider for Gennemsejling 322;	
Gennemsejlingsaaabning midlt. formindsket.	
Tider for Gennemsejling.	535
Aalborg Havn. Spritkajen W. Undervands-	
hindr. afm.	2679
Nibe. Sommerafm. 914; Vinterafm.	2895
Logstor Grunde N. Kltd. ind. f. Is 360; do.	
genudl. 536; do. ind. perm. 1052; do. er	
ind.	1206
Fur E.-Kyst. Færker Møler Kompagni Ud-	
skibningsbro. Varpetdr. udl.	2106
Fur W.-Kyst. Fur Møler Kompagni Udskib-	
ningsbro. Opl. o. Dybde.	979
Mors. Ejerslev Udskibningssted. Opl. o.	
Dybde i Indløb.	170
Jegindø Havn nedl.	2024
Mors. Vilsund Færgeleje. Opl. o. Dybde. .	3027
Tyland. Vilsund Færgeleje. Opl. o. Dybde.	3028
Holtebro-Struer Havn. Undervandshindr.	
1141; do. fj. 1205; Søm. ind. Ny Læmole	
u. Bygn. 1507; Nyt Fyr t.	2578
Oddesund. Bro u. Bygn. Adv. 792; do.	2107
Nissum Bredning. Søm. Rannen S. ikke	
paa Pl. 129; do. att. paa Pl.	171
Lemvig Havn. Varpetd. udl.	2223
Nissum Bredning. Krik Havn. Opl. o. Dybde	2108
Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Pul-	
ler. . 285. 1396. 1909. 2182. 2426. 2623.	2896
Vandstand.	564. 1142
Tyborøn Kanal. Søm. Tyborøn Kanal N. fl.	205
Vrag „Veste“	2662

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Skagerrak.		Norge.	
Danmark.		<i>Asmalø. Viker molo</i> Fyr t.....	1975
<i>Hirtshals</i> W. t. N. Vrag „ <i>Navigator</i> “ afm. 1799; Vrag uskadelligj. Vragafm. ind. 2082; Vrag Pl.....	2133	<i>Terneskjærene</i> Fyr t.....	1977
<i>Hanstholm Læmole.</i> Fyr midlt. sl. 261; do. att. t.	437	<i>Ramsø</i> Fyr t.	1976
Sverige.		<i>Oslofjorden. Filtved</i> Fyr. Taagesign. for. 1508; do. midlt. udo a. Virksomhj 1851; Taage- sign. for. og att. i Virksomh. 2184; <i>Filtved</i> Fyr E. Vrag.....	2897
<i>Tjuvskilshuvuds hamn.</i> Afm.....	1576	Afm. Grunde	361
Løbet til <i>Uddevalla fra Kalvöfjärden.</i> Søm. udl.	1397	<i>Ildjernsftu</i> Fyrskib ind. midlt.	1269
<i>Hjertö E.</i> Vrag afm. 1910; Vrag fj. og Vrag- afm. ind.	2025	<i>Oslo W.-lige</i> Indløb. <i>Kobbernaglen</i> Fyr for.	1638
<i>Måseskär-Käringön. Torrbådan Grund.</i> Nyt Søm. udl.	1207	<i>Tonsberg</i> Havn. Uddybn.	2898
Løbet <i>Kungshamn-Hunnebostrand</i> gennem <i>Sotenkanalen</i> aabn. f. Trafik. Dybde og Bundbredde m. m.	1867	<i>Risør. Stangholmen</i> Fyr for. 1509; For. udf.	1639
<i>Väderö Fjord. Vedholm</i> SW. Grund.....	3029	<i>Lynghorleia. Store Bastholm.</i> Varde opf.....	2784
<i>Väderöfjorden. Griobådarne.</i> Lystdr. midlt. ind. 1337; do. att. udl.	1821	Indløbet til <i>Arendal. Sandvigodden</i> Fyr for.	1776
<i>Hjertö-Fjällbacka.</i> Nyt Søm. udl.	1208	<i>Torungen</i> Fyr. Taagesign. i Uord. 206; do. att. i Ord.....	286
		<i>Kristiansandfjord.</i> Afm.....	2785
		<i>Kristiansand E. Topdalsfjorden.</i> Båe afm..	362
		<i>Kristiansand. Odderø</i> Fyr. Ny Lysvinkel anbragt.....	1778
		<i>Okso</i> Fyr. Fyrtaarn ommales.....	1777
		<i>Tvedestrand. Rendeskjær</i> Fyr t.	1779
		<i>Skjerno.</i>	
		<i>Rennes Varde.</i> Fyr t.....	2026
		<i>Ellingholmen</i> Fyr t.....	2027
		<i>Madodden</i> Fyr t.	2029
		<i>Ryvingen NE. Pynt.</i> Nyt Fyr t.....	2028

IV.

Nordlige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
N.-lige Ishav.		<i>Onega Bugt. Pur Island</i> Fyr. Opl. o. Fyr	794
<i>Jan Mayen S.-Kyst.</i> Brænding.....	2109	<i>Onega Bugt. Ljantzi</i> Fyr. Opl. o. Fyr..	793
<i>Spitzbergen. Sassenfjord.</i> Grund.....	2185	<i>Onega Bugt.</i> Vrag	1868
Grønland.		<i>Kandalakscha</i> Bugt. <i>Oleniza</i> Bugt. Grund. Afm.	1869
<i>Disko S. Parry Skær.</i> E.-lige Skærs Pl. 1672; W.-lige Skærs Pl.	1698	<i>Port of Kem.</i> Ledefyr for.....	1577
<i>Davis Strude. Store Hellefiske Banke.</i> Vrag „ <i>St. Colombe</i> “	2030	<i>Shaparov Head.</i> Opl. o. Fyr.....	1578
Rusland.		<i>Kibirinski Island.</i> Nyt Fyr t.	2442
<i>Hvide Hav. Mezen</i> Bugt. Kap <i>Abramov</i> Fyr. Synsvidde forøg.....	633	<i>Naumikha.</i> Opl. o. Fyr.....	1579
<i>Gorlo. Tolstoi Nos.</i> Fyr t.	2900	<i>Murmanskoe Sea. Nokuev Island.</i> Fyrs Synsvidde formindsk.	565
<i>Gorlo. Cape Oleni Nos.</i> Fyr t.	2901	<i>East River. Lit-a</i> Indløb. Fyrs Synsvidde formindsk.	566
<i>Gorlo. Megra.</i> Fyr t.	2902	<i>Ruinda</i> Bugt. <i>Banni Island.</i> Fyrs Syns- vidde formindsk.....	567
<i>Gogolikha</i> Bugt. Grund	2440	<i>Bolshoi Oleni Red.</i> Fyr for.	568
<i>Gorlo.</i> Opl. o. Fyr.....	634	<i>Teriberka</i> Bugt. <i>Lodeinaya Vig.</i> Opl. o. Fyr	1510
<i>Nikodimski Point.</i> Fyr t. 2186; Fyr for..	2899	<i>Teriberka</i> Bugt. <i>Zhiloi Point.</i> Opl. o. Fyr	1511
<i>Veprvski Point.</i> Taagesign. opr. 172; Taagesign. for. 363; Fyrs Synsvidde for- mindsk.....	868	<i>Kildin Island.</i> Taagesign. opr. 795; Opl. o. Fyr 1512; Taagesign. opr.....	2187
<i>Kerets Point.</i> Fyrs Synsvidde formindsk.	869	<i>Mali Kildin Island.</i> Fyr for.....	2188
<i>Krasnaya Gora.</i> Fyr t.....	2441	<i>Vkhodnoi Island.</i> Fyr t.....	2969
<i>Onega Bugt. Baklan Islet.</i> Fyr t.....	2903	<i>Set Navolotski.</i> Taagesign. for.....	2400
<i>Onega Bugt. Pikhnemski Point.</i> Ledefyr. for.....	2904	<i>Motka Point.</i> Fyr t.....	2970
		<i>Laush Point.</i> Fyr t.....	2971
		<i>Lazar Point.</i> Fyr t.	2972
		<i>Kola Inlet. Bolshaya Volokovaya</i> Bugt. Fyr t.	2837
		<i>Kola Inlet. Bolshoi Oleni</i> Fyr. Taagesign. opr.	1822

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Kola Inlet. Lodeini Point.</i> Fyr t.....	2838	<i>Sør-Trøndelag. Bjugn fjorden. Kråkungen.</i>	
<i>Kola Inlet. Vaenga Bugt.</i> Fyr t.....	2836	Jernstang afbrækket	916
<i>Kola Inlet. Retinski Point.</i> Taagesign opr.	796	<i>Brønnøysund. Biskopholmen.</i> Fyr t.....	1912
<i>Tsip Navolok Point.</i> Fyrs Synsvide for.	364	<i>Indre Heato.</i> Fyr t.....	1913
<i>Ura Bugt. Viet Point.</i> Fyr t. 365; Taagesign. opr.	1030	<i>Åboskjær.</i> Fyrbelysn. for.	1914
<i>Motovski Bugt. Bolshoi Arski Island.</i> Fyr t.	2839	<i>Odinskjær.</i> Fyr t.	1915
<i>Kuvshin Island.</i> Fyr t.	2840	<i>Åboskjærnaget.</i> Fyr for.	1916
<i>Eina Point.</i> Fyr t.....	2841	<i>Rødskjær.</i> Fyr nedl.	1917
<i>Pikshuev Point.</i> Fyr. Taagesign. opr. ..	569	<i>Salkusrogn.</i> Fyr t.....	1918
		<i>Brønnøysund Fyr nedl. Prestøene Fyr t..</i>	1919
		<i>Tilremfjorden. Strømaene Fyr. Lysvinkel</i>	
		udvidet.....	1920
		<i>N.-Trøndelag. Vikna N. Grunde.....</i>	2444
		<i>Måholmsråsa. Måholmen Fyr ødel. 980;</i>	
		Fyr. for.....	2244
		<i>Vikna. Langesundet. Grund.....</i>	1921
		<i>Nærøysundet. Prestagallen Fyr t.....</i>	1922
		<i>Mellem Vikten S. Stavnesskjærstu. Jern-</i>	
		stang fj.....	366
		<i>Fauskråsa. Flatanger. Svartfløsa Varde ødel.</i>	870
		<i>Sør-Trøndelag. Smøla N. Indløbet til Sø-</i>	
		tran. Grund 1209; Bæer.....	1923
		<i>Grip. Griptarene Lys- og Fltd. bortdr. 262;</i>	
		do. genudl.....	797
		<i>Møre. Hustadviken. Svartoksleden. Lei-</i>	
		skjæret. Varde forsv.....	917
		<i>Hustadviken og Fugleleden. Kolbeinsflu Lys-</i>	
		og Fltd. bortdr. 263; do. genudl.....	570
		<i>Ona Lodsstat. nedl.....</i>	1467
		<i>Rundø Fyr. Tænding af Fyr forsinket 1513;</i>	
		Fyr fl.....	2116
		<i>Sildegapet. Gamla Lys- og Fltd. midlt. sl.</i>	
		264; do. bortdr. 287; do. genudl.....	571
		<i>Brandøy W. Svarteskjærstu. Afm. for....</i>	367
		<i>Trøberg N. Tussen. Bæe afm.</i>	1468
		<i>Sogn og Fjordane. Sognesjøen. Store Hille</i>	
		S. Grund. Adv. 1210; Bæer	1924
		<i>Sognesjøen. Navarmandsø W. Mindre</i>	
		Dybde paa Bæe. Adv. 1211; Opl. o. Bæe	1925
		<i>Sognefjorden. Aurlandsfjorden. Flenes Fyr t.</i>	2348
		<i>Lerdalsfjorden. Trånanes Fyr t.....</i>	2349
		<i>Hordaland. Undelandsund. Mjømenøy E.</i>	
		Grund. Adv. 572; Bæe.....	1926
		<i>Lyngresundet. Kalvehovedet Fyr. for.....</i>	573
		<i>Helleosen. Vågenesåni Fyr t. 2246; Opl.</i>	
		o. Fyrs Pl. Rettelse.....	2508
		<i>Mogster W. Skarten. Jernstang ødel....</i>	574
		<i>Marsenen Fyr. Tangesign. i Uord. 207; do.</i>	
		att. i Ord.....	2083
		<i>Ryvarden Fyr. Taagesign. opr. 1514; Fyr for.</i>	
		1515; Fyrs Tændingstid udsat 1644; Fyr.	
		for. 1870; Taagesign. træder i Virksomh..	2509
		<i>Haugesund. Vibrandsøysundet. Varøy. Nyt</i>	
		Fyr t.....	288
		<i>Rogaland. N.-lige Indløb til Karmsund. Bæe</i>	
		635; Osnesgavlen Fyr for. 737; Bæe afm.	
		m. Lystd.....	871
		<i>Færdesfjorden. Grund 918; Bæe fundet..</i>	1645
		<i>Jæren.</i>	
		<i>Feiestein Fyr. Bifyr midlt. sl.....</i>	1516
		<i>Kvasseim Fyr midlt. sl.....</i>	1752
		<i>Sogndal Lodsstat. nedl.....</i>	1469
		<i>Indløbet til Kirkehavn. Rosø Fyr t.....</i>	2084
		<i>Rosfjorden. Hausvigodden Fyr t.....</i>	2085
		Danmark.	
		<i>Jylland W.-Kyst. Opl. o. Redningsstat....</i>	2170
		<i>Hanstholm Fyr. Opl. o. Taagesign. 2495;</i>	
		Taagesign. att. i Ord.....	2626

Finland.

<i>Ribachi Halvø. Bolshaya Volokovaya Bugt.</i>	
Fyr t.....	2842
<i>Kiski Point. Opl. o. Fyr.....</i>	2843
<i>Petsamo. Vuoremi Fyr for. Tilflugtssted for</i>	
Skibbrudne.....	2110
<i>Kervanto Fyr for.....</i>	2111
<i>Pummanginvuono (Bolschaja Wolokowaja</i>	
Bugt). Pummanki Fyr t.....	2112
<i>Vaitolahti Fyr for.....</i>	2113
<i>Waida Bugt (Vaitolahti). Ristilaasa. Le-</i>	
defyr t.....	2114

Nordsøen.

<i>Horns Rev Fyrskib NW. Driv. Vraggods..</i>	2382
<i>Horns Rev Fyrskib NNW. Vrag „Dana“...</i>	1624
<i>Doggerbank E.-Side. Vrag. Adv.....</i>	2844
<i>Borkumriff Fyrskib E: t. N. Undervands-</i>	
hindr.....	2510

Norge.

<i>Vardø. Reinosund Fyr. Synsvide forøg...</i>	1978
<i>Kjøllefjord. Store Finnkirken Fyr t.....</i>	2189
<i>Oksfjordklubben Fyr t.....</i>	2190
<i>Fugloyfjorden. Burøy N.-Side. Burøynakken.</i>	
Fyr t.....	2115
<i>Hamarfjorden. Torsvåg søndre Mole. Fyr t.</i>	1780
<i>Sandøyfjord. Kobholmstu. Søm. ind.....</i>	1466
<i>Solbergfjorden. Kloven Fyr. Ny Lysvinkel</i>	1640
<i>Senjen W.-Side. Månes Fyr for.....</i>	2060
<i>Senjens S.-Side. Senjehestneset Fyr. Ny</i>	
Lysvinkel	1781
<i>Vesterålen. Prestfjorden. Magnetiske For-</i>	
styr.....	1270
<i>Eidsfjorden. Drognest Fyr. Nye Lysvinkler</i>	1641
<i>Lofoten. Vestfjord. Storvågan. Afm. for...</i>	438
<i>Vestfjord. Hemningsværstrømmen. Lyn-</i>	
vær. St. Lyso. Baake opf.	439
<i>Indsejlingen til Svolver. Uddybningsarb.</i>	
Adv.....	2443
<i>Gimsøstrømmen. Kristenskjærene NW.</i>	
Afm. for.....	440
<i>Henningsvær Fyr. for.....</i>	1979
<i>Vestfjord. Grottoysund. Nordskottflak. Lystd.</i>	
udl.....	1580
<i>Grotøy. Engelvær. Store Jensø. Nyt Fyr t..</i>	2346
<i>Brokskjær. Nyt Fyr t.....</i>	2347
<i>Salta. Fugloyfjorden. Fugloy NE. Bæe....</i>	2624
<i>Nord-Helegland. Træna. Selvær. Bæe....</i>	2625
<i>Nesnekroken.</i>	
Saura Fyr for.....	1642
<i>Sauraholmen Fyr. Synsvide forøg....</i>	1643
<i>S. Helgeland.</i>	
<i>Vefsøn. Prestnesgrunnen. Jernstang af-</i>	
brækket.....	915
<i>Vega NW. Hysvær. Bæe</i>	1911

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Vangsaa</i> Redningsstat. nedl.	368	<i>Zeegat van Terschelling. Terschelling. Noordvaarder.</i> Opl. o. Baake.	291
<i>Tyboron</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 482; do. att. t. 537; do. midlt. omb. 2100; do. genudl. 2246; do. midlt. sl. 2558; do. att. t.	2579	<i>Nordvaarder</i> Fyr for. 292; Fyr fl.	1027
<i>Nissum Fjord</i> Udlob. <i>Torsminde.</i> Fyrs Brændetid for.	1398	<i>Vlieland. Oosterlid</i> Fyr midlt. sl. 1212; do. nedl.	2403
<i>Vederso</i> N. Vrag „ <i>Farø</i> “ uskadeliggj. Vrag-baaker fj.	2350	<i>Eierland</i> N. Vrag 2404; Vrag's Pl.	2448
<i>Hvide Sande</i> N. Vrag „ <i>Trafalgar</i> “. Adv. 173; Vrag afm. m. Overetbaaker 289; Vrag uskadeliggj. Baaker fj.	1646	<i>Zeegat van Texel. Noorder Haaks</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 2627; do. att. t.	2683
<i>Hvide Sande Kanal.</i> Taagesign. opr.	2496	<i>Noorderhaaks.</i> Vrag 2906; Vrag's Pl.	3065
<i>Ringkobing</i> Havn. Forsk. Opl.	2680	<i>IJmuiden.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 174; <i>Noordersluis</i> lukkes midlt.	740
<i>Horns Rev</i> Fyrskib omb. 1428; Fyrskib er omb.	1517	<i>Scheveningen.</i> Baake odel.	501
<i>Vyl</i> Fyrskib omb. midlt. 1429; Fyrskib midlt. omb. 1518; Fyrskib genudl.	1647	<i>Zeegat aan den Hoek van Holland.</i> Lys- og Fltd. forsv. 502; do. genudl.	576
<i>Graadyb</i> Fyrskib omb. midlt. 1430; Fyrskib midlt. omb. 1556; do. genudl.	1753	<i>Maas</i> Fyrskib omb. midlt. 920; Fyrskib genudl.	1400
<i>Graadyb.</i> Elektrisk Kabel udl. Adv. 1782; Taagesign. opr. Fyr for. Søm. fl. 2224; Søm. midlt. i Uord. 2325; do. att. i Ord. 2351; Søm. fl. 2445; Taagesign. opr. Fyr for. 2497; Søm. forsv. 2559; <i>Jerg</i> Taagesign. i Uord. 2560; Søm. genudl. 2580; <i>Jerg</i> Taagesign. att. i Ord.	2581	<i>Zeegat van Brouwershaven. Noord Schouwen</i> Ledefyr nedl.	2787
<i>Fano. Sonderho</i> Baake omb læst.	2561	<i>Zeegat van Vlissingen og Zieriksee. Steenbank. Middelbank.</i> Tdr. midlt. udl. 1213; do. ind.	2585
<i>Fano</i> S. Prikkeafm. ikke i Orden p. G. a. Is	3064	<i>Zeegat van Zieriksee. Steenbank.</i> Afm. for. Lodstj. 741; Mindre Dybde 799; Afm. for. Lodstat. fl. 1031; Søm. midlt. for. 2086; Søm. att. normalt.	2584
<i>Jylland</i> W.-Kyst. Vinterafm.	2845	<i>Zeegat van Vlissingen. Westkapelle (Zuiderhoofd)</i> Fyr for.	1700
<i>Mano Gyde.</i> Sommerafm.	919	<i>Wester Schelde.</i> Vrag.	1401
<i>Koresand</i> S. Søm. fl. o. for. 97; For. udf.	1240	<i>Honte. Spijkerplaat</i> udvidet sig. Opl. o. Fyrlinic.	441
<i>Romo.</i> Telefonkabel udl.	2582	<i>Borsele</i> Forfyr for. Dybde aft. 442; <i>Borsele</i> Fyr for.	443
		<i>Noord Hinder</i> Fyrskib omb. midlt. 1088; do. midlt. omb. 1402; Fyrskib genudl. 1648; Undervandstaagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2684; do. att. i Virksomh.	2726
Tyskland.			
Sommerafm.	738		
Vinterafm.	2446		
<i>Lister Dyb.</i> Afm. for. 2401; Søm. fl.	2583		
<i>Salt Sand</i> udvidet sig. Spirtd. udl.	798		
<i>List-West</i> Fyr. Lysvinkler berigtiget 575; Lysvinkler for.	2840		
<i>Helgoland</i> E. Adv. 1471; Adv. oph.	2905		
<i>Nordergründe.</i> Opmaalingsmærker udl. midlt.	891		
Elben.			
Opl. o. Fyrskibe.	2447		
<i>Elbe 1</i> Fyrskib midlt. omb. 636; do. genudl. 1271; do. midlt. omb. 2681; do. genudl.	2973		
<i>Elbe 2</i> Fyrskib midlt. omb.	1399		
<i>Elbe 4</i> Fyrskib genudl.	2786		
Jade.			
<i>Aussenjade</i> Fyrskib. Taagesign. for. 1581; do. 1699; Fyrskib genudl. Taagesign. for.	1872		
Ems.			
<i>Borkum.</i> <i>Borkum</i> store Fyr for.	2682		
<i>Borkumriff</i> Fyrskib midlt. omb.	1871		
Holland.			
Sommerafm.	739		
<i>Schierrmonnikoog.</i> Baakes Pl.	290		
<i>Friesche</i> Zeegat. Forsk. Opl.	1582		
<i>Engelsmanplaat.</i> Fyr for.	2402		
		<i>Zeegat van Terschelling. Terschelling. Noordvaarder.</i> Opl. o. Baake.	291
		<i>Nordvaarder</i> Fyr for. 292; Fyr fl.	1027
		<i>Vlieland. Oosterlid</i> Fyr midlt. sl. 1212; do. nedl.	2403
		<i>Eierland</i> N. Vrag 2404; Vrag's Pl.	2448
		<i>Zeegat van Texel. Noorder Haaks</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 2627; do. att. t.	2683
		<i>Noorderhaaks.</i> Vrag 2906; Vrag's Pl.	3065
		<i>IJmuiden.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 174; <i>Noordersluis</i> lukkes midlt.	740
		<i>Scheveningen.</i> Baake odel.	501
		<i>Zeegat aan den Hoek van Holland.</i> Lys- og Fltd. forsv. 502; do. genudl.	576
		<i>Maas</i> Fyrskib omb. midlt. 920; Fyrskib genudl.	1400
		<i>Zeegat van Brouwershaven. Noord Schouwen</i> Ledefyr nedl.	2787
		<i>Zeegat van Vlissingen og Zieriksee. Steenbank. Middelbank.</i> Tdr. midlt. udl. 1213; do. ind.	2585
		<i>Zeegat van Zieriksee. Steenbank.</i> Afm. for. Lodstj. 741; Mindre Dybde 799; Afm. for. Lodstat. fl. 1031; Søm. midlt. for. 2086; Søm. att. normalt.	2584
		<i>Zeegat van Vlissingen. Westkapelle (Zuiderhoofd)</i> Fyr for.	1700
		<i>Wester Schelde.</i> Vrag.	1401
		<i>Honte. Spijkerplaat</i> udvidet sig. Opl. o. Fyrlinic.	441
		<i>Borsele</i> Forfyr for. Dybde aft. 442; <i>Borsele</i> Fyr for.	443
		<i>Noord Hinder</i> Fyrskib omb. midlt. 1088; do. midlt. omb. 1402; Fyrskib genudl. 1648; Undervandstaagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2684; do. att. i Virksomh.	2726
		Belgien.	
		<i>Wester Schelde. Kruischans</i> Fyr for.	175
		<i>Zeebrügge.</i> Vrag 2511; Vragafm. for.	2586
		<i>Bank van Wenduïne.</i> Vrag 1403; do. afm. 1470; Vrag uskadeliggj.	2427
		<i>West Hinder</i> Fyrskib. Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 1143; do. att. i Virksomh. 1338; Fyrskib omb. midlt. 1583; Fyrskib genudl. 1701; Fyrskib drevet. Inddrages midlt. 2715; Fyrskib drevet 2974; Fyrskib genudl.	3066
		<i>Nieuport.</i> Havnearb. fuldført. Opl. o. Fyr.	2247
		Frankrig.	
		<i>Passe du Razvingen. Banc du Dyck.</i> Lys- og Fltds. Pl.	1928
		<i>Dunkerque</i> Anduvn. <i>Sandettié</i> Fyrskib genudl.	2352
		Storbritannien.	
		England.	
		<i>Dover</i> Havn. Oprensning. Adv.	800
		<i>The Downs.</i> Vrag.	2907
		<i>Queensborough Spit.</i> Fyr midlt. for.	2117
		<i>Themsen. Herne</i> Bugt. Td. midlt. udl.	1404
		<i>Queen's Channel.</i> Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind.	2908
		<i>Oaze Sand.</i> Afm. for. 921; For. udf.	1214

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Oaze Deep</i> . Td. fl.	12	<i>Humber</i> . Lystdr. fl. 1520; Grundt Vand.	1984
<i>Edinburgh Channel</i> . Opl. o. Dybder.	2685	<i>Spurn</i> Fyrskib omb. midlt. 1584; do. genudl.	1930
<i>Einburgh Channel</i> . Vrag.	1823	<i>Cleethorpe</i> Radiostat. Vøjrmelding. Bølgelængde midlt. for.	2789
<i>Edinburgh Channel</i> . <i>North-East Shingles</i> Lys- og Kltid. for.	503	<i>Grimsby</i> . Taagesign. for. 801; Fyrbelysn. for. 923; Fyr nedl.	1472
<i>Edinburgh</i> Fyrskib. Taagesign. for. 13; For. udf.	176	<i>North Killingholme</i> . Taagesign. for.	2587
<i>Black Deep</i> . Lossepl. afm. 637; Lystd. ind.	1406	<i>Tee</i> Floden Indløb. Fyrbelysn. for.	577
<i>Maplin Sands</i> . Fyr t. Telefonkabel udl.	1405	<i>Tyne</i> Anduvn. Fiskeri med Drivnet. Adv.	1090
<i>Medway</i> . <i>Sheerness</i> . Fyr midlt. sl. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2296; Fyr att. t. Taagesign. att. i Virksomh.	2847		
<i>Medway</i> . <i>Garrison Point</i> . Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2087; do. att. i Virksomh.	2248		
<i>Sea Reach</i> . Afm. for. 2118; <i>Jenkin</i> Lystd. for.	2512		
<i>Gravesend</i> . <i>Reach</i> . Grund bortgravet.	227		
<i>Coldharbour</i> Fyr for. 1980; For. udf.	2297		
<i>Tripcock</i> Fyr for. 1981; For. udf.	2298		
<i>Black Deep</i> yderste Lossepl. Lystd. udl. midlt.	2788		
<i>North-east Gunfleet</i> . Afm. for. 1089; For. udf.	1519		
<i>Harwich</i> Anduvn. Vrag „ <i>Carricklee</i> “	2628		
<i>Outer Gabbard</i> Fyrskib omb. midlt. 1649; do. genudl.	2975		
<i>South Scroby</i> Td. omb. midlt. m. Lystd.	2119		
<i>Great Yarmouth</i> Anduvn. <i>Hewell Channel</i> . Dybde aft. 922; Undervandshindr.	2727		
<i>Cross Sand</i> Fyrskib omb. midlt.	1873		
<i>East Cross Sand</i> Td. fl.	638		
<i>Newarp</i> Fyrskib omb. midlt. 504; do. genudl.	1929		
<i>The Wash</i> . <i>Wisbech Channel</i> . Fyr nedl.	1982		
<i>Smith's Knoll</i> Kltid. omb. midlt. m. Lys- og Kltid.	2120		
<i>Docking Shoal</i> . Lystd. udl. 1983; do. er udl.	2428		
<i>Outer Dowsing</i> Fyrskib genudl.	982		
		Skotland.	
		<i>Firth of Forth</i> og Anduvn. Fiskeri med Drivnet. Adv.	177
		<i>Firth of Forth</i> . <i>North Carr Rock</i> . Forsøgslystd. med Taageknaldsign. fl.	2976
		<i>Leith</i> . Boreoperationer.	2353
		Taagesign. opr. 1216; Vrag afm. 1931; Vrag 2088; Vrag fj. Vragafm. ind.	2121
		<i>Oxcars</i> Fyr. Taagesign opr.	1215
		<i>Buckhaven</i> . Fyr nedl.	1339
		<i>Forth</i> Floden. <i>Rosyth Dockyard</i> Anduvn. Grund.	1702
		<i>North Queensferry</i> . Fyr t.	802
		<i>Dunmore</i> . Fyr t.	2848
		<i>Montrose Harbour</i> . Taagesign. nedl.	1340
		<i>Tower of Johnston</i> . Opl. o. Beliggenhed.	2122
		<i>Buchan Ness</i> S. Skorst. nedr.	14
		<i>Inverness Firth</i> . Baake ødel.	50
		<i>Invergordon</i> . Fyr midlt. for. 2513; do. att. norm.	2663
		<i>Cromarty Firth</i> . Opl. o. Baaker.	1272
		Shetlands Øerne.	
		<i>Mull of Eswick</i> Fyr for.	1783

V.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
		Frankrig.	
<i>Calais Red</i> . <i>Ridens de la Radc</i> . Banke udvidet sig 505; Lystd. for. 1932; Lystd. er for.	2089	<i>Pointe de Réville</i> . <i>Les Maumières</i> . Baake forsv.	1874
<i>Boulogne</i> S. Opmaalingsmærker midlt. udl.	1650	<i>Pointe de Réville</i> Fyr for.	1875
<i>Seine Maritime</i> . Nye Fyr t.	2686	<i>Cherbourg</i> Anduvn. Vrag „ <i>Saint-Brandan</i> “	1704
<i>Cap de la Hève</i> N. Undervandshindr.	506	<i>Le Becquet</i> . Ledefyr for.	2977
<i>Le Havre</i> . Opl. o. Taagesign. 15; Fyr. for. 1651; Fyr er for. 1703; Taagesign. for.	2849	<i>Dielette</i> . Fyr for.	2449
<i>Le Havre</i> Fyrskib. Undervandstangesign. midlt. u. a. Virksomh. 1217; do. att. i Virksomh.	1652	<i>Rance</i> Floden. <i>L'île Chevrete</i> . Baake forsv.	1933
<i>Ouistreham</i> . Baake forsv. 507; do. genopf.	578	<i>Cape de la Hague</i> . Grund.	2249
<i>Dteppe</i> Red. <i>Roches d'Ailly</i> . Td. forsv.	3048	<i>Saint-Malo</i> . Baaker forsv. 508; do. 579; Baaker genopf. 872; Baake genopf. 983; do.	1341
		<i>Rochardien</i> Baake forsv. 444; do. genopf. 872; Baake forsv.	2909
		<i>Saint Briac</i> . Baake forsv. 1144; do. genopf.	1342
		<i>Arguenon</i> Bugt. <i>Les Ostellières</i> Baake forsv. 509; do. genopf.	2191

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Barnouic</i> Fyr midlt. sl. 98; do. att. t. 178; do. midlt. sl. 369; do. att. t. 445; Fyr midlt. sl. 510; do. att. t. 873; Fyr midlt. sl. 2588; Fyr att. t. og for.	2687	<i>Dartmouth</i> . Afm. for. 1345; Vrag.	1522
<i>Saint-Brieuc</i> Bugt. Baaker forsv. 1218; do. genopf.	1343	<i>Salcombe</i> Floden. <i>Blackstone</i> rødmaledede Baake genopf.	2689
<i>Ile Harbour</i> Fyr for. 2299; For. udf.	2450	<i>Devonport</i> . Flagstang fl. Mærke udg.	876
<i>Portrieux</i> . Baake forsv. 580; do. genopf. 1145; Baake forsv. 1521; do. genopf.	1653	<i>Rame Head</i> . Radiofyr opr.	1655
<i>Roches Douvres</i> . Radiofyr att. i Virksomh.	51	<i>Falmouth</i> . Vrag afm.	3067
<i>Chenal des Iles Saint-Quay</i> . Baake genopf.	984	<i>Wolf Rock</i> E. Grund.	1585
<i>Bréhat. La Horaine</i> . Td. forsv.	2978	<i>Wales. Swansea</i> Bugt. <i>Mumbles</i> Fyr. Opl. o. Fyr.	2033
<i>Paimpol</i> Bugt. Baaker forsv. 581; do. 803; <i>Rollic</i> Baake genopf. 804; Baaker genopf. 874; <i>Bongrière</i> Baake genopf.	924	<i>Milford Haven. Dale</i> Bugt. Vrag afm.	584
<i>Bréhat</i> . Baake forsv. 639; do. genopf.	875	<i>Anglesea. Pen Garn</i> . Monument rejst.	1986
<i>Tréquier</i> Floden. Baaker genopf. 16; <i>Les Taurillons</i> Baake forsv. 511; Baaker forsv. 582; do. 640; Baaker genopf. 805; Baake genopf.	925	<i>Mersey</i> Floden. <i>Askew Spit</i> . Lystdr. udl.	1586
<i>Perros. C'hraou</i> Baake forsv. 1219; do. genopf.	1344	<i>Garston</i> . Taagesign. opr.	2980
<i>Trébeurden. Les Trois Frères</i> Baake forsv. 512; do. genopf.	2090	<i>Liverpool</i> Bugt. <i>Bar</i> Fyrskib fl.	2850
<i>Lannion. Le Pestou</i> Baake genopf.	1985	<i>Morecambe</i> Bugt. <i>Lune</i> Lys- og Klokkebaad omb. midlt. 1407; do. genudl.	1987
<i>Morlair</i> Floden Indløb. <i>La Pierre Noire</i> Baake forsv. 806; Baake genopf.	1876	<i>Heysham Lake</i> . Afm. for.	2452
<i>Roches Duon</i> . Puller.	2031	<i>Barrow Harbour</i> . Lystd. for.	2514
<i>Roscoff</i> . Ledefyr for.	641	<i>Whitehaven</i> . Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 1988; do. att. i Virksomh.	2092
<i>Porsal</i> . Lystd. forsv. 583; do. genudl. 642; Lystd. midlt. for. 2192; do. att. norm.	2250	<i>Solway Firth. Three Fathoms Bank</i> . Td. fl.	1989
<i>Ile de Sein</i> . Taagesign. opr.	2123		
<i>Ouessant. La Rasse Cullet</i> . Lys- og Fltd. udl.	2688		
<i>Baie du Stiff</i> . Skær.	1032		
<i>Créach</i> Radiofyr i Uord. 52; do. att. i Virksomh.	228		
Britiske Øer.		Skotland.	
<i>Engelske Kanaler. Jersey. Brett Rocks</i> . Baake edel.	2354	<i>Clyde</i> . Fyr nedl.	2911
<i>Jersey. Demie de Pas</i> Fyr for.	1824	<i>Sound of Mull. Dearg Sgeir</i> . Vrag. Adv.	293
<i>Jersey. St. Helier</i> . Lys- og Klted. bortdr. 513; do. genudl. 643; Afm. for.	2193	<i>Loch Linnhe</i> . Puller.	1274
<i>Jersey. Noirmont Point</i> . Taagesign. opr.	229	<i>Eigg Island</i> SW. Skær.	1990
<i>Jersey. Noirmont Point S</i> . Lystd. udl.	2032	<i>Arisaig Harbour</i> . Skær findes ikke.	1991
<i>Jersey. South-West Passage</i> . Vrag.	1273	<i>Lewis. Loch Carlaway</i> . Baake odel.	1992
<i>Caskets</i> Fyr. Opl. o. Radiofyr. Adv. 1473; Taagesign. att. norm.	2091		
England.		Orkney Øerne.	
<i>Dover Stræde</i> Anduvn. <i>Varne</i> Fyrskib. Taagesign. for. 1220; do. er for.	1825	<i>Calif of Cava</i> . Fyr for.	1656
<i>Rye</i> Havn. Arbejder u. Udførelse. Trafikbest.	2979		
<i>Royal Sovereign</i> Fyrskib omb. midlt. 1474; do. genudl.	3030		
<i>Littlehampton</i> Anduvn. Opl. o. Dybde.	1654		
<i>Spithead</i> Anduvn. <i>Nab Tower</i> . Radiofyr. opr.	2910		
<i>Spithead. Outer Spit</i> Lystd. att. udl. paa Stat. 1221; <i>Spit Refuge</i> Lys- og Klted. omb. midlt. 2451; do. genudl.	2790		
		Shetlands Øerne.	
		<i>Bressay Sund</i> Anduvn. Magnetiske Forstyrrelser.	1657
		Irland.	
		<i>Waterford</i> Anduvn. Eftersøgning af Vrag 2456; Bjergningsarb. oph. Tdr. ind.	2912
		<i>Waterford Harbour. Passage</i> Fyr for.	1877
		<i>Waterford Harbour. Lystd.</i> udl.	2516
		<i>Dungarvan Harbour</i> . Opl. o. Afm.	807
		<i>Howlbowline Island</i> . Fyr nedl.	1784
		<i>Old Head of Kinsale S</i> . Tdr. midlt. udl. 2124; Tdr. udl.	2629
		<i>Kinsale</i> . Fyr t.	99
		<i>Galway</i> Bugt. <i>Black Head</i> . Fyr t.	2355
		<i>Pollock Shoal</i> . Grunds Beliggenhed.	2982
		<i>Sligo</i> Havn. Fyrbelysn. for.	17
		<i>Lough Foyle</i> Anduvn. Lys- og Fltd. for.	1091
		<i>Highland Rock</i> . Lys- og Fltd. bortdr. 1587; Lys- og Fltd. for. 2453; dom midlt. sl. 2728; do. att. t.	2981
		<i>Hunter Rock</i> . Lys- og Klted. for.	2454
		<i>Belfast Docks</i> . Taagesign. opr.	514
		<i>Belfast</i> . Fyr nedl.	2455
		<i>Dublin</i> Bugt. <i>Liffey</i> Floden. Fyrbelysn. for.	1934
		<i>Arklow</i> . Fyr for. 2034; For. for.	2515

VI.

Atlantehavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Atlantehavet.	Lobe-Nr.	Løbe-Nr.
Island.		
<i>Faxaflói.</i>		
<i>Gardskagaríj.</i> Afm. for. 1852; For. udf.	2251	
<i>Gerdistangi.</i> <i>Kalfatjörn</i> Kirke for.	2851	
<i>Reykjavík.</i> <i>Akurey Rev</i> Kltd. fl.	2517	
<i>Reykjavík.</i> Vrag Afm.	1899	
<i>Breidifjörður.</i> <i>Hvannafjardarröst.</i> Ledebaa- ker opf. Seilanvisn.	2356	
<i>Patrefsfjörður.</i> <i>Vatneyri.</i> Fyr t.	2518	
<i>Tálknafjörður.</i> Telefonkabel udl.	2852	
<i>Dyrhafjörður.</i> <i>Thingeyri.</i> Redningsstat. opr.	179	
<i>Ísafjardardjúp.</i> <i>Áðey.</i> Luftledninger. Adv.	2357	
<i>Húnaflói.</i> <i>Kálfsþamar</i> Fyr. Opl. o. Lysvin- kel. Adv. 265; do. att. i Ord.	1853	
<i>Skagaströnd.</i> Redningsstat. opr.	180	
<i>Skagatá</i> Fyr for.	2252	
<i>Hafnarnes-Streitishvarf.</i> Opl. o. Grunde og Skær. Adv.	2519	
<i>Fáskrúðsfjörður.</i> <i>Hafnarnes</i> Fyr midlt. sl.	1900	
<i>Kambanes E.</i> <i>Leidarbotli</i>	2690	
<i>Færabakur.</i> Mindre Dybde rapporteret 1002; Opl. o. Dybde.	2520	
<i>Streitishvarf</i> S. t. E. <i>Kjoggur.</i> Dybde paa Skær	1275	
<i>Papey E. t. N.</i> <i>Langsgrunn</i>	985	
<i>Island S.-Kyst.</i> Redningsstat. opr.	181	
<i>Hornafjörður.</i> Lods.	1854	
<i>Dyrhólaey</i> Fyr. Opl. o. Beliggenhed.	742	
<i>Selvogur</i> Fyr. Opl. o. Fyrtaarn.	182	
Færøerne.		
<i>Myggenes</i> Radiofyr att. i Ord.	53	
<i>Strömo.</i> <i>Vestmannaá.</i> Opl. o. Dybde paa Plade	1247	
<i>Syðero.</i> <i>Trangisvaag.</i> Havnegrænse for.	1993	
<i>Kvalbo.</i> Kirke nedrevet.	1248	
Frankrig.		
<i>Corn Carhai</i> Fyr midlt. sl. 877; do. att. t.	926	
<i>Brest.</i> <i>Port de Lannion.</i> Lob lukket 1523; <i>Lannion</i> Fyr nedl.	2035	
<i>Brest</i> Anduvn. Vrag afm.	2913	
<i>Ile de Molène.</i> Vrag 2358; Vrag Pl.	2457	
<i>Iroise.</i> <i>La Vandrée</i> Lystd. forsv. 808; do. genudl. paa ny Pl.	3049	
<i>Douarnenez.</i> <i>La Basse Vielle</i> Lystd. for.	644	
<i>Ile Tristan.</i> Fyr for.	2720	
<i>Ar Men.</i> Taagesign. u. a. Virksomh. 927; do. att. i Virksomh.	986	
<i>Andierne.</i> Td. midlt. fl. 809; do. genudl. paa Pl.	879	
<i>Concarneau.</i> Baaker opf.	1033	
<i>Penmarc'h.</i> Radiopjlstat. midlt. lukket	183	
<i>Pont-Aven</i> Floden. Baake forsv. 585; Baake genopf.	2036	
<i>Tourelle Menhir</i> Fyr for.	2691	
<i>Ile aux Moutons.</i> Vrag forsv. Vragafm. ind.	446	
<i>Men an Tréas.</i> Baake u. Opf.	2405	
<i>Etel.</i> Fyr for.	645	
<i>Ile de Groix.</i> Vrag 2692; do. fj.	2916	
<i>Pen-Men.</i> Taagesign. midlt. u. a. Virk- somh.	2915	
<i>Port Navalo.</i> Fyr for.	2917	
<i>Plateau des Birvideaux.</i> Opl. o. Fyr.	2918	
<i>Quiberon.</i> Td. forsv. 230; do. genudl. 370; <i>Le Pouillon.</i> Td. midlt. fl. 516; do. genudl. paa Stat. 586; Lysdt. udl. 1934; Lystd. udl.	1878	
<i>Ile Dumet.</i> Fyr midt. sl. 2125; do. att. t.	2359	
<i>Belle-Ile.</i> Afm. for.	1276	
<i>Saint-Nazaire.</i> Lystd. forsv. 231; do. genudl. 447; Fyr for.	810	
<i>Loire Maritime.</i> Td. udl. 184; <i>La Grognaiz.</i> Afm. for.	987	
<i>Loire Munding.</i> Lystd. udl. 2126; Afm. for. 2127; Lystd. er udl.	2253	
<i>Vrag „Dehorter“</i> fj. Vragafm. ind.	880	
<i>Aiguillon.</i> Fyr for.	1146	
<i>La Couronne</i> NW. Grunde 2458; <i>La Cou- ronnee</i> W. Grund	2983	
<i>Chaussée des Baufs.</i> Lystd. forsv. 185; do. genudl.	232	
<i>Ile d'Yeu.</i> <i>Les Chiens-Perrins</i> Fyr for. 2300; Fyr midlt. sl.	2984	
<i>Ile de Ré.</i> <i>Les Baleineaux</i> Fyr midlt. sl. 811; do. att. t.	928	
<i>Les Baleines</i> Fyr. Synsvide midlt. for- mindsket 812; Synsvide att. norm.	988	
<i>Le Couronneau</i> Baake forsv.	2919	
<i>Pointe de Chauveau.</i> Fyr for.	2693	
<i>Ile d'Oléron.</i> <i>La Cotinière.</i> <i>Saint-Séverin</i> Baake adel. 813; do. genopf.	980	
<i>Grande Mortanne Nord.</i> Baake forsv. 2020; Midt. Baake opf.	2985	
<i>Roche d'Hors</i> Baake forsv. 814; do. genopf. <i>La Palmyre</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 1879; do. att. i Virksomh.	881	
<i>Pavillac.</i> Fyr nedl.	2037	
<i>Pavillac.</i> Fyr nedl.	1524	
Spanien. N.-og W.-Kyst.		
Opl. o. Fyrs Synsvide	929	
<i>Lequeitio</i> Anduvn. <i>Punta Santa Catalina</i> Fyr for. 1826; For. udf.	2093	
<i>Cabo Machichaco.</i> Opl. o. Radiofyr 1625; do. 2406; Radiofyr i Virksomh.	2694	
<i>Santoña.</i> Fyr for.	2194	
<i>Ria de Tinor Mayor.</i> Fyr lyser att. norm.	1658	
<i>San Esteban de Pravia.</i> Fyr midlt. sl. 646; do. att. t. 815; Fyr midlt. sl. 2853; do. att. t.	2921	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Ria de Ribadeo.</i> Afm. for.....	2038	<i>Shoals of St. Ann.</i> Lys- og Fltd. att. norm..	1277
<i>Corrubedo</i> Fyr for. 54; For. udf.	100	<i>Liberia. Monrovia. Cap Mesurado</i> Fyr uregelm.....	372
<i>Cabo Vao N.</i> Vrag „ <i>Alecos</i> “ 1705; do.....	1827	<i>Grand Bassa.</i> Søm. udl.....	1278
<i>Cabo Villano.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 647; do. att. i Virksomh. 743; Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 2094; do. att. i Virksomh. 2195; Radiofyr for.	3068	<i>Cape Palmas</i> Ankerpl. <i>Congo Rock.</i> Baake forsv. Td. udl.....	1279
<i>Cabo Finisterre.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 648; do. att. i Virksomh.	744	<i>Sassandra</i> Ankerpl. Grunde 1478; Opl. o. Fyr	1660
<i>Lobeira Grande.</i> Fyr midlt. sl. 649; do. att. t.	745	<i>Port Bouet.</i> Fyrbelysn. for. 56; Opl. o. Fyr 1527; do.	2696
<i>Ria Arosa. Loba.</i> Baake opf.	101	<i>Grand Bassam.</i> Opl. o. Fyr	1528
<i>Pontevedra</i> Bugt. <i>Mourisca.</i> Fyrbaake genopf.	2039	<i>Elfenbenskysten. Assinie</i> Fyr. Synsvidde forøg.....	1880
<i>Vigo.</i> Opl. o. Fyr.....	816	<i>Lome.</i> Opl. o. Fyr	1708
<i>Vigo</i> Bugt. <i>Cruz de Almena.</i> Lys- og Kltd. midlt. ind.....	2589	<i>Niger</i> Floden. <i>Nun</i> Indløb. Baake fl.....	587
Portugal.		<i>Cameroon</i> Floden Indløb. Afm. for.	2523
<i>Port Leizos.</i> Fyr midlt. sl. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh.	817	<i>Cameroon</i> Floden. Afm. for. 1589; Lystd. for.	2196
<i>Rio Douro.</i> Fyr for. 650; For. udf.	2590	<i>Guinea</i> Bugt. <i>Isla de Fernando Poo. Bahia de Santa Isabel.</i> Grund.....	2362
<i>Peniche S. Cabanas</i> Fyr for.	2254	<i>Fernando Poo. San Carlos.</i> Opl. o. Fyr..	2630
<i>Tejo</i> Floden Indløb. <i>South Channel.</i> Kltdr. midlt. ind. 233; do. genudl.	2255	<i>Bahia de Corisco. Cabo San Juan</i> Fyr uregelm.....	1479
<i>Portugal S.-Kyst.</i> Driv. Vrag.....	2040	<i>Isla de Corisco.</i> Fyr lyscr att. norm....	186
Spanien. S.-Kyst.		<i>Ilha de São Thomé.</i> Lystdr. att. t. 235; Lystdr. for.	2120
<i>Guadalquivir</i> Floden Indløb. Vrag	55	<i>Fransk Kongo. Gabon</i> Floden Indløb. <i>Pointe Gombé</i> Fyr. Synsvidde forøg.....	1881
<i>Cadiz</i> Havn. Fyr t. Afm. for. 371; Afm. for. 1222; Afm. for. 1346; Kltd. ind. 1475; Lystd. udl. 1526; Udlægn. af Lystd. udsat 1706; Lys- og Kltd. udl. 2407; Fyr for.	2730	<i>Gabon</i> Floden Indløb. <i>Gombe Point</i> Fyr for.	588
<i>Banco del Hoyo.</i> Grund.....	234	<i>Gabon</i> Floden. Vrag	2256
Afrika.		<i>Mayumba</i> Bugt. Opl. o. Fyr	2697
Marokko.		<i>Baie de la Pointe Noire.</i> Fyr nedl.....	1408
<i>Kap Spatel.</i> Taagesign. att. i Ord.....	818	<i>Ambrizette. Foreland Bluff.</i> Fyr att. t.....	1036
<i>Larache. Punta Nador.</i> Fyr midlt. for....	3069	<i>Portugisisk Afrika. Palmevinkas</i> Fyr midlt. sl.....	1529
<i>Cap Cantin</i> NW. Banke fundet.....	1147	<i>Porto Amboim</i> Fyr att. norm.....	1530
<i>Méhdia (Mehediya)</i> Bagfyr. Synsvidde forøg.....	1935	<i>Lüderitz</i> Bugt. <i>Robert Harbour. Shark Island</i> Lys- og Kltd. omb. midlt.....	448
<i>Kap Fedala</i> NE. Undervandshindr.	1035	<i>Angra Reef.</i> Fltd. omb. midlt.....	102
<i>Kap Fedala.</i> Fyrbelysn. for. 2128; Opl. o. Fyr 2301; do. 2521.....	2521	<i>Orange</i> Floden Anduvn. Grundt Vand findes ikke 746; do.....	2524
<i>Azimur Point.</i> Opl. o. Fyr.....	2360	<i>Port Nolloth.</i> Opl. o. Taagesign. 516; do....	819
<i>Mazagan.</i> Opl. o. Fyr	2361	<i>Hondeklip</i> Bugt. Fyr t. Taagesign. opr... ..	1280
<i>Mogadar.</i> Pulle findes ikke.....	2041	Kap Verds Øerne.	
<i>Çap Ghir.</i> Vrag.....	1828	<i>Morro Negro.</i> Fyr midlt. sl. 2698; do. att. t.	2922
<i>Agadir. Pointe Arhesdis</i> Fyr for.....	2695	Canariske Øer.	
Afrika W.-Kyst.		<i>Gran Canaria. Puerto de la Luz.</i> Opl. o. Fyr Adv.	1785
<i>Rio de Oro. Bahia Angra de Cintra.</i> Grund. Pynt for. Navn.....	1707	<i>Teneriffa. Punta Teno</i> Fyr for. 1223; For. udf.	1347
<i>Levrier</i> Bugt. <i>Cansado</i> Bugt. Tdr. ind....	1476	<i>Santa Cruz de Tenerife.</i> Fyr for. 1224; For. udf.	1348
<i>Cape Blanco.</i> Afm. for.	1477	Madeira-Øerne.	
<i>Cape Verde.</i> Opl. o. Fyr	2302	<i>Madeira</i> NE. <i>Banc de l'Ampère</i>	1349
<i>Gambia</i> Fyrskib midlt. omb.....	1659	Azorerne.	
<i>Senegal. Kasamanze</i> Floden Munding. Vrag 2303; Vrag fj.....	2591	<i>Terceira.</i> Opl. o. Fyr 103; <i>Serreta</i> Fyr for... ..	1531
<i>Kasamanze</i> Floden. Fyr nedl.	1588	<i>Horta.</i> Radiopejlstat. opr.....	2197
<i>Port Bolama. Ponta Colonia</i> Fyr for....	2522	Bermudas Øerne.	
<i>Isles de Los. Port Konakri.</i> Tdr. ind.....	930	Afm. for.	2732
<i>Cape Sierra Leone.</i> Vrag	2771	<i>Mills Breaker.</i> Afm. for.....	2459

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Newfoundland.		Rhode Island.	
<i>Notre Dame Bay. Long Point. Toulinquet</i>		<i>Point Judith. Lys- og Kltd. for.</i>	2133
<i>Harbour. Radiofyr. opr.</i>	2631	Long Island Sund.	
<i>Cape Saint Francis. Fyr for.</i>	2525	<i>New York. Little Gull Island Fyr. Taagesign.</i>	
<i>Cape Pine. Taagesign. opr.</i>	2526	<i>for.</i>	105
<i>Cape Freels. Taagesign. nedl.</i>	1882	<i>New York. Little Neck Bay. Skær.</i>	1996
<i>Bonne Bay. Gadds Point. Fyr for.</i>	2592	<i>Connecticut. Great Captain Island Fyr. Taagesign. for.</i>	1885
<i>Bonne Bay. Tuckers Head Fyr for.</i>	2593	New York.	
<i>Black Rock. Lys- og Fltd. udl.</i>	2594	<i>Long Island. Fire Island Fyrskib. Taagesign. for. 1787; For. udf.</i>	2304
<i>Red Island. Fyr t.</i>	2527	<i>Long Island. Fltdr. ind.</i>	1886
Saint Pierre et Miquelon.		<i>Long Island. Rockaway Inlet. Grund.</i>	2734
<i>St. Pierre Island. Galantry Head. Opl. o. Fyr</i>	747	New York Bugt.	
Canada.		<i>Grund.</i>	106
Cape Breton Island.		<i>The Narrows. Lys- og Kltd. for.</i>	1591
<i>Great Bras D'Or. Afm. for.</i>	1093	New Jersey.	
<i>Seal Reefs. Lystd. ind.</i>	1094	<i>Absecon Inlet Anduvn. Fltd. fl.</i>	990
<i>St. Peter Bay. Afm. for.</i>	2130	<i>Five Fathom Bank. Opl. o. Vrag 2134; Vrag forsv. Vragafm. ind.</i>	2528
<i>Gut of Canso. Ship Point. Fyr t.</i>	651	<i>Cape May Fyr for.</i>	2986
Sable Island.		<i>Five Fathom Bank Fyrskib. Taagesign. for.</i>	1281
<i>Sable Island. Radiofyr opr. 2461; Opl. o. Fyr</i>	2854	Delaware Bugt.	
Nova Scotia.		<i>Cape May Fyr for.</i>	2735
<i>Gut of Canso. Fyr for.</i>	1681	Chesapeake Bugt.	
<i>Beaver Harbour. Grunde 1786; do.</i>	1994	<i>Chesapeake Bugt Anduvn. Grund 1534; Grund findes.</i>	2856
<i>Chebucto Head. Radiopejlstat. fl.</i>	931	<i>Chesapeake Fyrskib. Fyr tændes under Taage og i usigtbart Vejr</i>	3071
<i>Halifax Anduvn. Sambro Fyrskib. Radiofyr for.</i>	2460	Maryland.	
<i>Sambro Island Fyr. Taagesign. for.</i>	652	<i>Baltimore Havn. Ledefyrlinie opr. Fyr for.</i>	236
<i>Halifax Harbor. Lystd. for.</i>	1995	<i>Cove Point Fyr. Taagesign. for.</i>	1282
<i>Baccaro Point. Fyr for.</i>	1532	<i>Ocean City. Ledefyr t.</i>	2042
<i>Bon Portage Island Fyr for. 1883; Fyr for.</i>	1936	Virginia.	
<i>Fundy Bugt. St. John Harbour. Fyr for.</i>	2462	<i>Winter Quarter Shoal NW. Afm. for.</i>	2791
Forenede Stater i Nord-Amerika.		<i>Winter Quarter Shoal Fyrskib. Opl. o. Taagesign.</i>	1095
Maine.		<i>York Spit Fyr og Taagesign for.</i>	107
<i>Indløbet til Pleasant Bay. Nash Island Fyr. Taagesign. for.</i>	1533	<i>Kap Henry Fyr. Taagesign. og Radiofyr for. 373; Taagesign. for.</i>	2598
Massachusetts.		<i>Little Creek Harbor Indløb. Taagesign. for.</i>	517
<i>Nantucket Shoals Fyrskib. Taagesign. for.</i>	2408	North Carolina.	
<i>Nantucket Sound Anduvn. Lys- og Fltd. for.</i>	2595	<i>Oregon Inlet. Fltd. udl. 1592; Fltd. fl.</i>	2135
<i>Nantucket Sound. Pollock Rip Channel. Lys- og Fltd. for.</i>	2596	<i>Cape Hatteras. Diamond Shoal. Lys- og Kltd. udl.</i>	2136
<i>Edgartown Harbor. Baake nedl.</i>	1590	<i>Cape Lookout Shoals. Afm. for. 1997; For. udf.</i>	2529
<i>Vineyard Haven. Taagesign. opr.</i>	2855	<i>Cape Fear Floden. Cape Fear Fyr formørket</i>	2736
<i>Nantucket Sound. Vineyard Sound. Anduvn. Afm. for.</i>	2597	South Carolina.	
<i>Cape Ann. Lys- og Fltd. for.</i>	2131	<i>Indløbet til Winyah Bugt. Georgetown Fyr. for.</i>	294
<i>Dry Salvages. Lys- og Kltd. udl.</i>	2733	<i>Cape Romain Lys- og Fltd. for.</i>	1788
<i>Salem Anduvn. Newcomb Ledge Lys- og Fltd. for.</i>	1829	Florida.	
<i>Boston Havn. Lystd. for.</i>	104	<i>St. Johns Floden Anduvn. St. Johns Fyrskib. Taagesign. for.</i>	820
<i>New Bedford Harbour. Afm. for.</i>	653		
<i>Boston. Radiotaarne u. Opf.</i>	2132		
<i>Buzzards Bay Anduvn. Hen and Chickens Fyrskib. Radiofyr opr.</i>	3070		
<i>Seveteen Foot Ledge Lys- og Fltd. for.</i>	1884		

VII.

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

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Mexikanske Havbugt.	Britisk Honduras.
Forenede Stater i Nord-Amerika.	
Florida.	
<i>Florida Reefs. Alligator Reef. Fyr midlt. for.</i> 2463; Fyr for. 2737; Fyr for. 2923	<i>Belize Anduvn.</i> Baake opf. Td. ind. 1350
<i>Halfmoon Shoal S. Grund 2305; Grund</i> findes ikke. 2530	<i>English Cay Fyr for.</i> 2257
<i>Dry Tortugas. Nyt Fyr t. Afm. for.</i> 2198	<i>Cay Bokel. Bifyr nedl.</i> 2857
<i>Sarasota Bugt. Longboat Inlet tilsandet.</i> 2738	<i>Honduras Bugt. Tela Bugt. Grund.</i> 2792
<i>St. Andrew Bugt. Fyrbelysn. for.</i> 449	
Louisiana.	Panama.
<i>Mississippi Floden Indløb. Pass u Loutre.</i> Lys- og Fltd. for. 1709	<i>Bahia Almirante. Baaker nedl.</i> 1593
<i>South Pass lukkes midlt, for Trafik 237;</i> do. att. aabent for Trafik 1096; Opl. o. Dybde 1409; do. 2137	<i>Boca del Toro. Fyr nedl. Baake opf.</i> 1594
<i>Southwest Pass. Opl. o. Dybde 2137; do.</i> 2306	<i>Colon Anduvn. Coco Solo. Forrestet Ledefyr</i> midlt. sl. 655
<i>Mississippi Floden. Southwest Pass East</i> <i>Jetty Fyr. Taagesign. for.</i> 1410	<i>Isla Grande Fyr NE. Vrag.</i> 519
<i>Ship Shoal. Lys- og Fltds. Pl. 2924; Td. fl.</i> 2987	
<i>Trinity Shoal. Opmaalingsmærker udl. Adv.</i> 374; do. ind. 450; Lys- og Fltd. fl. 2138	Colombia.
<i>Sabine Bank. Afm. for. 821; Afm. for.</i> 2190	<i>Cartagena Anduvn. Tesoro Island. Rosario</i> <i>Island. Opnaalingstaarne opf.</i> 1283
Mississippi.	<i>Cartagena. Grund findes ikke.</i> 375
<i>Mississippi Sound. Dog Keys Pass. Afm.</i> for. 1225	<i>Salmedina Bank W. Undervandshindr.</i> 2139
Texas.	<i>Salmedina Bank Lystd. E. Spirt. udl. 656;</i> Grund findes ikke 1097; Grunde 1535; Vrag forsv. Td. fl. 2200; Fyr opf. 2465
<i>Heald Bank. Fyrskib. Opl. o. Pl.</i> 3072	<i>Puerto Colombia. Isla Verde Fyr midlt, sl.</i> ... 590
Mexiko.	<i>Puerto Colombia. Opgrunding.</i> 376
<i>Tampico Havn Indløb. Mole u. Bygn. 654;</i> Ledefyr for. 1888	Venezuela.
<i>El Cuyo Fyr for.</i> 1148	<i>Paraguana Halvø. Punta de Adicora Fyr for.</i> 1226
<i>Arcas Cays NW. Grund</i> 518	<i>Rio Higuero Fyr for.</i> 2140
<i>Cozumel Island.</i>	<i>Isla Chimana Segunda Fyr for.</i> 2258
<i>San Miguel de Cozumel Fyr for.</i> 57	<i>Margarita Island. Cabo de la Isla Fyr for.</i> ... 2307
<i>Punta Celarain. Opl. o. Fyr.</i> 748	<i>Paria Bugt. San Juan Floden Indløb. Fyr</i> t. 2632; Opl. o. Fyr 2858
<i>Medio (Enmedio) Island. Fyr for.</i> 2988	
<i>Vera Cruz Anduvn. Aneгада de Adentro.</i> Opl. o. Fyr 1998	Fransk Guyana.
<i>Opl. o. Blanquilla Reef Fyr.</i> 1880	<i>Maroni Floden Indløb. Lys- og Fltd. udl.</i> 296; do. fl. 1480; Opl. o. Afm. 2793
<i>Vera Cruz. Opl. o. Fyr 991; Sacrificios Island.</i> Fyr for. 1037	<i>Sinnamary Floden. Point Brigandin Fyr.</i> Opl. o. Fyr 451
<i>Punta Allen Fyr midlt. for. 58; Fyr for.</i> 749	<i>Cayenne. Opl. o. Afm.</i> 1098
<i>Tupilco Floden. Fyr for.</i> 2989	Britisk Guyana.
<i>Puerto Mexico. Fyr for.</i> 1890	<i>Essequibo Floden Indløb. Bluejacket Baake.</i> Opl. o. Fyr 2699
<i>Yucatan. Arenas Cay Fyr for.</i> 2464	
Honduras.	Karaibiske Hav.
<i>Punta Gorda. Opl. o. Fyrs Pl. Baake nedl.</i> 589	Bahama Øerne.
	<i>Great Bahama Bank.</i> <i>Northern Eleuthera Island. Man Island.</i> Opl. o. Fyr 1662
	<i>Gun Cay. Fyr for.</i> 2859

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Store Antiller.		<i>Tamandaré</i> Fyr. Opl. o. Fyr.....	377
Cuba.		<i>Porto de Pedras</i> . Opl. o. Fyrs Pl. 882; do....	1286
<i>Nipe</i> Bugt. Karantænestat. fl.....	59	<i>Port Aracaju</i> . Lystd. fl.....	660
<i>Punta Lucrecia</i> Fyr midlt. for.....	2599	<i>Bahia de Todos os Santos</i> Anduvn. Grund..	2601
<i>Guacanayabo</i> Bugt. <i>San Juan del Sur</i> Anduvn. Opl. o. Lodsstat. Baaker forsv...	2531	<i>Bahia</i> Anduvn. Grund.....	2535
<i>Cayos Ana Maria</i> . Afm. for.....	2636	<i>Cannavieiras (Canavieras)</i> . Fyr midlt. sl. Fyr fl. 661; For. udf. 750; Fyr fl.....	1287
<i>Canal Balandras</i> . Grund.....	2633	<i>Laginha</i> Fyr. Synsvidde forøg.....	452
<i>Bajo Charcas</i> . Baake fj. Søm. ind.....	2634	<i>Bahia de Guanabara</i> . Afm. for.....	2142
<i>Canal Breton</i> . Afm. for.....	2635	<i>Ilha das Enxadas S.</i> Lystd. genudl.....	1149
<i>Cayo Blanco de Casilda</i> Fyr. Fyrtaarn ommalet.....	2739	<i>Santa Cruz</i> Fyr. Synsvidde forøg.....	453
		<i>Ilha das Enxadas S.</i> Lystd. ind.....	454
		<i>Cagarras</i> Fyr. Synsvidde forøg. 455; Opl. o. Fyr.....	2991
St. Domingo (Haïti).		<i>Sepetiba</i> Bugt. Skær og Grund.....	2740
<i>Cape Haitian Harbor</i> . Afm. for.....	2990	<i>Marambaia</i> Fyr. Opl. o. Fyr.....	456
Porto Rico.		<i>Bahia de Ribeira</i> . <i>Gipoia Channel</i> . Fyr t. Lystd. ind.....	296
<i>Port San Juan</i> . Fyr for. 1411; Ledefyr nedl.	3031	<i>Rio de Janeiro</i> Anduvn. <i>Ilha Raza</i> . Tange-sign. for 2364; Opl. o. Taagesign.....	2602
<i>Largo Shoals</i> . Opl. o. Fyrbelysn.....	2925	<i>Ilha Grande</i> Bugt. <i>Lage do Coronel</i> Fyr. Opl. o. Fyr 61; <i>Coronel Islet</i> Fyr for.....	238
<i>Point Tuna</i> . Fyr for. 932; For. udf.....	1284	<i>Bahia do Batumirim (Ubatumirim)</i> . Skær..	2262
Jamaica.		<i>Bahia da Ilha Grande SW.</i> Skær 2263; <i>Lage Grande Patch NNE.</i> <i>Laginha</i> Grund.....	2536
<i>Savanna La Mar</i> Ankerpl. Puller 1887; <i>Boat Stag Reef</i> . Opl. o. Fyr og Lystd.....	2701	<i>Ilha de São Sebastião</i> . Fyrs Synsvidde forøg.	593
<i>Hipe Bay</i> Ankerplads. <i>Beacon Rock</i> Baake forsv.....	2700	<i>Santos</i> . Afm. for. 751; Tdr. ind.....	1099
<i>Morant</i> Bugt. Ledefyr t. 591; Opl. o. Ledefyr	1038	<i>Santos</i> Havn. Vrag.....	2704
Smaa Antillerne.		<i>Alcatrazes Islands</i> . Fyr midlt. sl. 1596; do. att. t.....	1909
Guadeloupe.		<i>Bahia de Paranagua</i> Anduvn. Opl. o. Vrag 1288; Opl. o. Vrag.....	2044
<i>Désirade Island NE.</i> <i>Banc Flandre</i> . Dybder	2702	<i>Bahia de Paranagua.</i> <i>Pescuda</i> Lystd. Opl. o. Fyrkar.....	822
<i>Sainte Marie</i> Ankerpl. Lystd. for.....	657	<i>Ilha do Mel</i> . Fyrs Pl.	2043
<i>Marie-Galante.</i> <i>Capesterre</i> . Fyr nedl.....	1285	<i>Bahia de Guaratuba.</i> <i>Caiobá</i> Fyr. Synsvidde forøg.....	594
Martinique.		<i>Ilha da Paz</i> Fyr for.....	2992
<i>Fort de France</i> Bugt. Grund. Lystd. fl. 658; Td. ind.....	1039	<i>Port São Francisco</i> . Grunde 1597; Tdr. ind.	1663
Trinidad.		<i>Barra da Laguna.</i> <i>Laguna</i> Fyr. Synsvidde forøg.....	595
<i>San Fernando</i> Anduvn. Vrag.....	2703	<i>Mostardas</i> . Fyr midlt. for. 1598; Fyr att. norm. 1711; Fyr for.....	2143
<i>Grand Matelot Point</i> . Skær 659; Opl. o. Skær	2466	<i>Rio Grande do Sul</i> . Radiofyr opr.....	2926
Aruba.		<i>Scruta</i> ESE. Urent Vand findes ikke.....	457
<i>Oranjestud</i> . Fyr for.....	592	Uruguay.	
Antigua.		<i>Punta San Jose Ignacio</i> . Fyr for.....	1830
Radiomaster opf.....	1040	<i>Rio de la Plata.</i> <i>Montevideo</i> . Lystd. ind. 458; do. 823; Lystdr. udl.	2467
Brasilien.		<i>Montevideo</i> . Lystdr. udl.	2927
<i>Ilha de Rocas</i> . Nyt Fyrtaarn opf.....	2600	<i>Banco Jesus Maria</i> . Vrag afm.....	1481
<i>Pará Munding</i> . Vrag 2259; <i>Denbro Channel</i> . Vrag.....	2363	<i>Puerto Sauce</i> . Fyr for. 62; Opl. o. Fyr...	378
<i>Rio Pará</i> Anduvn. Opl. o. Lods.....	1412	Argentina.	
<i>Punta Jericoacoara (Jeriquaquára)</i> Fyr. Opl. o. Fyr.....	60	<i>Punta Atalaya</i> Fyr. Synsvidd. formindsket	3032
<i>Mossoro</i> Floden Anduvn. Lystd. fl. 2141; Lystd. udl.....	2532	<i>Rio de la Plata.</i> Lodsfyrs-kib <i>Prácticos-Intersección</i> fl.	883
<i>Ponta do Mel NE.</i> Grund.....	2260	<i>Punta Mogotes</i> . Radiofyr opr.....	379
<i>Macau</i> . Afm. for.....	2533	<i>Golfo San Matias</i> . Fyr midlt. for. 2264; do. att. norm.	2993
<i>Parahyba</i> Floden Indløb. Grund.....	2534	<i>Valdes Halvø.</i> <i>Norte Point</i> Fyr att. norm..	1536
<i>Cabo S. Agostinho</i> Fyr midlt. sl. 1595; Fyr midlt. for. 1710; Fyr att. norm.....	2261	<i>Nuevo Golf.</i> <i>Port Madryn</i> . Kendeligt Landmærke.....	1831
		<i>San Jorge</i> Bugt. <i>Comodoro Rivadavia</i> . Fyr t.	1712

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Tierra del Fuego.	
<i>Tierra del Fuego. Le Maire Stræde. Cabo</i>	
<i>San Diego. Fyr t.</i>	752
<i>Beagle Channel. Canal Moat. Baake opf.</i>	63
<i>Beagle Channel. Arrecife Lawrence. Fyr t.</i>	459
Chile.	
<i>Isla Navarino. Roqueño Islet findes ikke . . .</i>	1937
<i>Magellan Stræde. Sea Rea h. Opl. o. Vrag..</i>	108
<i>Hanover Island. Porpoise Point. Fyr t.</i>	3073
<i>Canal Inocentes. Isla Inocentes. Fyr t. 2794;</i>	
<i>do.</i>	2994
Peru.	
<i>Islay Point Fyr. Opl. o. Fyrs Pl.</i>	1289
<i>Port San Juan. Fyrs Beliggenhed.</i>	1713
<i>Pisco Bugt. Grund.</i>	2488
Equador.	
<i>Guayaquil Bugt. Guayas Floden. Agua</i>	
<i>Piedras Fyr for.</i>	2995
<i>Guayaquil Floden. Fyr nedl.</i>	109
<i>Machalilla. Fyr for.</i>	2996
<i>La Plata Island Fyr for. 18; Fyr for.</i>	1100
<i>Cape San Lorenzo. Fyr for.</i>	1351
<i>Caraquez Floden Indløb. Bellaca Point Fyr</i>	
<i>for.</i>	2997
<i>Caracas Floden Anduvn. Lystd. ind.</i>	1352
Colombia.	
<i>Gorgona Island. Fyr t. 239; Opl. o. Fyr 297;</i>	
<i>Opl. o. Fyr</i>	662
Panama W.-Kyst.	
<i>Panama Bugt. Flamenco Island. Opl. o. Fyr</i>	110
<i>Bahia Montijo Anduvn. Naranjas Island.</i>	
<i>Baake opf.</i>	1714
<i>Bahia Honda. Grund</i>	380
<i>Rancheria Island. Opl. o. Grunde og Skær..</i>	2741
<i>Afuera Island. Opl. o. Fyr.</i>	381
<i>Jicarita Island. Opl. o. Fyr.</i>	824
<i>Saino Island. Fyrbelysn. for.</i>	663
<i>Isla Parida S. Grund 1413; Skær.</i>	2742
<i>Ladrones. Opl. o. Skær o. Grund.</i>	2308
<i>Bahia David. Puerto Armuelles. Fyr ødel. . .</i>	1715
Costa Rica W.-Kyst.	
<i>Nicoya Bugt.</i>	
<i>Puntarenas. Lystdr. udl.</i>	64
<i>Puntarenas Anduvn. Blanca Islet Fyr.</i>	
<i>Opl. o. Fyrkar.</i>	664
Nicaragua W.-Kyst.	
<i>Fonseca Bugt. Mindre Dybde</i>	2365
Mexiko W.-Kyst.	
<i>Clipperton Island. Fyr nedl.</i>	2795
<i>Salina Cruz. Fyr nedl.</i>	933
<i>Punta de Campos Fyr. Opl. o. Fyr.</i>	65
<i>Manzanillo Fyr. Opl. o. Fyrkar.</i>	2537
<i>Port San Blas Fyr midlt. fl. Nyt Fyrtaarn</i>	
<i>u. Opf.</i>	66
<i>Nedrecalifornien. Cape Falso. Fyr att. re-</i>	
<i>gelmæssigt</i>	2796
<i>Puerto La Paz. Ledefyr t.</i>	934
<i>La Paz. Prieta Point Fyr for. 2797; Opl.</i>	
<i>o. Fyr</i>	2998
<i>San Lorenzo Channel. Dybde paa Grund..</i>	3074
<i>Santa Margarita Island. Redondo Point</i>	
<i>Fyr for.</i>	2798
<i>Kap San Lazaro Fyr. Synsvide forøg. . .</i>	382
<i>Californiske Bugt. Loreto Fyr for.</i>	2799
<i>Santa Rosalia. Fyr t. 2999; Fyrs Synsvide</i>	
<i>.</i>	3075
<i>Bahia Sebastian Viscaino. Isla Navidad.</i>	
<i>Fyr t.</i>	3033
<i>West Benito Island. Fyrs Pl. 460; Fyr</i>	
<i>rapp. uregelm.</i>	1599
<i>Cerros Island. Fyr for.</i>	2800
<i>Banda Point Fyr for.</i>	2801
<i>Ensenada Point. Opl. o. Fyr.</i>	2802
<i>South Coronado Island. Fyr. Opl. o. Fyr</i>	2469
<i>South Coronado Island. Puerto Cueva Fyr.</i>	
<i>Adv.</i>	2000
<i>Los Coronados Fyr for.</i>	2803
Forenede Stater i Nord-Amerika	
W.-Kyst.	
Californien.	
<i>Point Loma Fyr. Taagesign for. 1414; For.</i>	
<i>udf.</i>	2045
<i>San Clemente Island SE.-lige Ankerplads.</i>	
<i>Dybde aft.</i>	2743
<i>Santa Catalina Island. Isthmus Cove Anduvn.</i>	
<i>Bird Rock. Fyrbelysn. for. 2001; For. udf.</i>	
<i>2409; Bird Rock Fyr skiftet Navn til Ship</i>	
<i>Rock Fyr</i>	2538
<i>Point Hueneme Fyr. Taagesign. for. 111;</i>	
<i>For. udf. 665; Taagesign for.</i>	2410
<i>Santa Barbara Fyr for. 2201; For. udf.</i>	2744
<i>San Luis Obispo Bugt. San Luis Obispo Fyr</i>	
<i>for. Taagesign. for.</i>	1101
<i>Estero Bugt. Grund</i>	520
<i>Piedras Blancas Fyr. Taagesign. for. 1482;</i>	
<i>For. udf.</i>	2202
<i>Ragged Point NW. Grund</i>	2366
<i>Cape San Martin NW. Grunde.</i>	2411
<i>Point Sur SE. Skær.</i>	1716
<i>Point Ano Nuevo. Grunde.</i>	2144
<i>San Francisco Bugt Anduvn. San Francisco</i>	
<i>Fyrskib. Opl. o. Taagesign.</i>	825
<i>Point Arena Fyr. Taagesign. for. 521; For.</i>	
<i>udf.</i>	992
<i>Point Cabrillo Fyr. Fyr- og Taagesign. for..</i>	666
<i>Caspar Point W. Kltd. udl.</i>	2309
<i>Table Bluff Fyr for. 383; For. udsat 461; For.</i>	
<i>udf.</i>	1483
<i>St. George Reef Fyr. Taagesign. for. 1484;</i>	
<i>do. er for.</i>	1832

VIII.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

	Lobe-Nr.		Lobe-Nr.
Middelhavet.		<i>Spezia Bugt. Forbudt Omr.</i>	884
Spanien.		<i>Tyrenske Hav. Livorno. Trafikbest.</i>	3034
<i>Opl. o. Fyrs Synsvidder</i>	935	<i>Livorno Anduvn. Meloria Fyrskib genudl.</i>	667
<i>Cabo de Palos Anduvn. Lodskud</i>	1150	<i>Isola d'Elba. Capo della Vita. Dybde paa Grund</i>	243
<i>Isla Grosa. La Laja. Td. ind. Dybde paa Grund</i>	1717	<i>Canal di Piombini. Palmaiola Fyr for.</i> ...	2638
<i>Cabo de Santa Pola S. Grunde</i>	2637	<i>Isola Pianosa. Fyr midlt. for. 1602; Fyr for.</i>	2413
<i>Cabo de las Huertas Fyr for. 298; For. udf.</i> ...	522	<i>Porto S. Stefano Red. Calvello Taarn ned-revet</i>	244
<i>Barcelona Anduvn. Vrag „Avelino“ 384; Opl. o. Vrag 1600; do.</i>	1718	<i>Isola Giglio. Punta del Fenaio. Fyr midlt. for. 1834; Fyr for. 1938; Punta Capel Rosso. Fyr midlt. for.</i>	2747
Balejariske Øer.		<i>Portocanale di Fiumicino. Fyr nedl. 463; do. att. t. 1152; Opl. o. Fyr 1721; Fyr for.</i>	2541
<i>Opl. o. Fyrs Syndvidder</i>	936	<i>Porto d'Anzio. Fyrs Synsvidde</i>	464
<i>Ibiza.</i>		<i>Neapel. Opl. o. Havnearb.</i>	2145
<i>Los Puercos o Pou. Fyr for.</i>	2367	<i>Neapel Bugt. Portici. Op. o. Dybde</i>	2266
<i>Losa de Santa Eulalia. Lystd. midlt. sl. 2310; do. att. t.</i>	2368	<i>Isola d'Ischia. Havnefyr for.</i>	245
<i>Isla de Mallorca. Bahia de Pollenza. Punta de la Avanzada Fyr for. 240; Opl. o. Fyr</i>	462	<i>Porto di Castellammare.. Fyr for.</i>	1042
<i>Isla Aucanada. Fyrs Synsvidde formindsak.</i>	3076	<i>Salerno Bugt. Isolotto Gallo Granse. Fyr t.</i>	3078
Frankrig.		<i>Capo Palinuro. Fyr midlt. for. 2048; Fyr for.</i>	2312
<i>Sète. Kltd. udl. 1227; Radiofyr. Bølge-længde for. 2470; Kltd. ind.</i>	2539	<i>Messina Stræde. Reggio Calabria. Lystd. udl.</i>	299
<i>Port de Saussat. Nyt Fyr t. 2311; Fyr er t.</i> ...	2471	<i>Capo dell' Armi Fyr. Synsvidde for.</i>	2542
<i>Marseilles. Pointe du Pharo. Fyr for. 112; Oplysn. o. Lystdr. 2745; Oplysn. o. Fyr.</i>	2928	Sicilien.	
<i>Cassis Bugt. La Cassidaigne Fyr t. 2203; Fyr er t.</i>	2472	<i>Sicilien. Lodstvang</i>	2414
<i>La Ciotat. Fyr for.</i>	2046	<i>Tyrenske Hav. Isola Levanzo. Capo Grosso. Opl. o. Fyr</i>	1722
Korsika.		<i>Capo S. Vito. Fyr for. 1153; Opl. o. Fyr.</i>	2748
<i>Saint-Raphaël Red. Lion-de-Mer Island. Fyr t.</i>	2746	<i>Punta Uomo Morto Fyr for. 2267; For. udf.</i>	2415
<i>Les Moines. Fyr midlt. sl.</i>	3077	<i>Porto di Palermo. Opl. o. Fyr</i>	2146
<i>Cap Feno. Fyrtaarn ommalet.</i>	2370	<i>Capo Peloro. Opl. o. Fyr</i>	1537
<i>Bonifacio. Nyt Fyr t. 2204; do. er t.</i>	2369	<i>Punta Solille. Fyr for.</i>	1154
<i>Ile Lavezzi. Fyr midlt. sl. 1041; do. att. t.</i> ...	1151	<i>Porto di Messina. Trafikregler</i>	2804
Sardinien.		<i>Porto di Messina. Punta S. Raineri Fyr for.</i>	2639
<i>Isola di S. Antioco. Isolotto Mangiabarche. Fyr t.</i>	1719	<i>Punta Secca. Fyr for. 668; For. udf.</i>	1102
<i>Isola Rossa Fyr. Synsvidde for.</i>	2540	<i>Porto di Augusta. Punta S. Croce. Fyr for. 669; For. udf. 1103; Fort Avolos Fyr nedl. 1538; Penisola Magnisi Fyr for.</i>	2416
<i>Isola Asinara. Punta Scorno. Fyr midlt. for. 1601; do. for. 1833; Fyrs Lysevne</i>	2047	<i>Porto di Catania. Grund</i>	753
<i>Secca del Monaci. Baake opf.</i>	241	<i>Porto di Licata. Fyr for.</i>	1155
<i>Capo Ferro og Isola Bisce. Fyr t.</i>	1720	<i>Isola Favignana. Punta Sottile Fyr att. norm.</i>	67
Italien.		<i>Cozzo Spadaro Fyr for.</i>	2640
Italien W.-Kyst.		Malta.	
<i>Italien W.-Kyst. Lodstvang</i>	2412	<i>Inner St. George Rock. Baake ødel.</i>	1723
<i>Capo Mortola. Undervandshindr. Adv.</i>	242	<i>Valetta. Tidssign. nedl.</i>	754
<i>Genua Anduvn. Undervandshindr.</i>	2265	Pantelleria.	
		<i>Porto di Pantelleria. Opl. o. Fyr</i>	68
		<i>Punta S. Leonardo. Opl. o. Fyr</i>	1724
		<i>Punta Spadillo. Fyr midlt. for.</i>	300
		<i>Isole Pelagie. Isolotto Lampione. Fyr t.</i>	1603

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Italien S.- og E.-Kyst.		Ægæiske Hav.	
<i>Taranto</i> Bugt. <i>Capo S. Vito</i> Fyr. Fyrs Synsvide foreg. 1539; For. udf.....	1604	<i>Stampalia Island.</i> Fyr t.....	1790
<i>Gallipoli. Isola S. Andrea.</i> Fyr for. 2417; For. udf.....	2641	<i>Isola di Lero. Portolago</i> Bugt. Trafikbest. 1356; do. Lodstvang.....	2473
<i>Capo Otranto.</i> Fyr for. 937; For. udf.....	1104	<i>Tenedos. Gaidaronisi (Gadaro)</i> Fyr. for....	2645
<i>Punta S. Cataldo di Lecce.</i> Opl. o. Fyr....	246	<i>Kavalla</i> Bugt. Fyr t.....	2930
<i>Brindisi.</i> Sejladaforskrift	2805	Tyrkiet.	
<i>Porto di Bari.</i> Opl. o. Lystd.....	1725	<i>Dardanellerne.</i> Fyr for.....	523
<i>Porto di Barletta.</i> Opl. o. Fyr.....	301	<i>Marmarahavet.</i> Lystdr. for.	524
<i>Vieste</i> Ankerpl. Fyr midlt. for.....	3079	<i>Marmarahavet. Khairsiz Ada</i> eller <i>Ayansha Nisi.</i> Taagesign. opr.....	2751
<i>Pedaso</i> Fyr. Opl. o. Fyr.....	2049	<i>Eregli</i> Fyr for.	2646
<i>Porto di Senigallia.</i> Opl. o. Fyr.....	1726	<i>Stefano Point.</i> Fyr midlt. for. 1606; Fyr for. 2050; Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2860; do. att. i Virksomh.....	3000
<i>Porto-canale di Fano.</i> Opl. o. Fyr.....	1605	<i>Bosporus</i> Anduvn. <i>Seraglio Point</i> Fyr. Opl. o. Fyrs Beliggenhed.....	187
<i>Castel di Mezzo.</i> Fyrtaarn ommalet.....	2749	<i>Proti Island (Kinali Ada)</i> Fyr t.....	2647
<i>Cesenatico.</i> Opl. o. Fyr.....	1540	<i>Bosporus.</i> Fyrbelysn. for.	525
<i>Po Munding. Punta Maestra.</i> Lystd. for... 302		<i>Madjar (Macar banci)</i> Banke. Td. udl. 2313; do.	2705
<i>Po della Pila</i> Munding. Fyr t.....	1664	Sorte Hav.	
<i>Porto Chioggia</i> Anduvn. Færligt Omraade... 23		<i>Sorte Hav og Azovske Hav.</i> Adv. m. Minefare	69
<i>Porto di Malamocco.</i> Taagesign. att. i Virksomh.....	385	Rumænien.	
<i>Triest</i> Bugt. <i>Secca Martignano.</i> Opl. o. Dybde.....	1228	<i>Kap Caliacra.</i> Opl. o. Fyr.....	1290
<i>Secca Mula di Muggia.</i> Opl. o. Dybde....	1229	<i>Kap Shableh</i> Fyr for.	1043
<i>Porticciole di Muggia.</i> Fyr for.....	2642	<i>Kap Shableh E.</i> Opl. o. Dybde 672; Grundt Vand findes ikke	2051
<i>Porto di Pirano. Punta Madonna</i> Fyr for. 1105		<i>Constantza</i> Ankerpl. Opl. o. Fyrbelysn. og Taagesign.	1415
<i>Porto di Umago.</i> Fyr for.....	1157	Rusland.	
<i>Isole Brioni. Punta Peneda</i> Fyr midlt. for. 1156; Fyr for.....	1353	<i>Dniestr</i> Munding. Fyr for.	1291
<i>Isola Sansego.</i> Opl. o. Fyr.....	1354	<i>Cape Fontana S.</i> Undervandshindr.....	3035
<i>Quarnero</i> Bugt. <i>Fiume</i> Bugt. <i>Fiume</i> Fyr. for.....	2268	<i>Tendra</i> Halvø. Nyt Fyr t.....	673
<i>Porto di Cherso.</i> Fyr for.....	2750	<i>Egorlitz</i> Bugt. Nyt Fyr t. Lystd. ind.....	674
<i>Pola.</i> Fyr midlt. sl.	2269	<i>Krim. Sarich Point.</i> Fyr for.....	596
Adriaterhavet.		<i>Sudak</i> Bugt. Fyr for.....	2752
Jugoslavien.		<i>Elchan Kaga Rocks.</i> Fyr t.....	2806
<i>Silba</i> Kanal. <i>Grujica</i> Fyr for.....	386	<i>Kerch. Yenikale</i> Stræde. <i>Dalni Chushka</i> SW. Lystd. udl.	2474
<i>Kamenjak</i> Fyr for.....	387	<i>Azovske Hav. Genichesk.</i> Ledefyr for....	19
<i>Isola Grossa. Porto Pantera. Punta Oclugizza (Okljucic).</i> Afm.	1727	<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Mariupol.</i> Opl. o. Fyr... 755	
<i>Canal de Murter. Tegna.</i> Fyr t.....	2543	<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Yeisk Port.</i> Taagesign. opr. 1541	
<i>Isola Lesina. Capo Pellegrino.</i> Fyr midlt. for. 2147		<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Sazalnik Spit.</i> Vrag fj. Vrag afm. ind.	113
<i>Peljesac</i> Kanal. <i>Kneza</i> Fyr for.....	2929	<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Belosarai.</i> Fyr for....	597
<i>Olipa Island.</i> Fyr for.	2643	<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Dolgaya Spit</i> Fyr for... 70	
<i>Molunat.</i> Fyr for.	2544	<i>Akhtari</i> Red. Lystd. udl.	2931
<i>Verige. Turska Point.</i> Fyr for.....	2545	<i>Utrishenok Point.</i> Lystd. udl.	598
<i>Ostri (Punta d'Ostro)</i> Fyr for.....	2644	<i>Novorossisk</i> Bugt. <i>Sudjuk Point.</i> Fyr t... 2807	
Grækenland.		<i>Tuapse.</i> Lystd. udl. Ledefyr for. 20; Lystd. ind.	2603
Fyr midlt. sl. Adv.....	670	<i>Socha</i> Red. Lystd. udl.	2371
Fyr att. t.	826	<i>Sukhum Point</i> Fyr for.....	599
<i>Saloniki</i> Bugt. Miner udl. 671; do. ind....	1355	<i>Batum.</i> Fyr for.....	675
<i>Levkas. Levkas</i> Kanal. <i>Drepano.</i> Lille Ø's Pl.	388	Lilleasien. N.-Kyst.	
<i>Dragamestri</i> Bugt. Anduvning. <i>Wreck Rock.</i> Baake opf.....	1789	<i>Peronit Burnu.</i> Fyr t. 465; Fyr t.....	1292
<i>Patras</i> Bugt. <i>Cape Papas</i> Fyr midlt. for... 2002		<i>Boztepe Point.</i> Taagesign. opr.....	1230
<i>Livadia Point.</i> Fyr t.....	3080	<i>Kerempch Burnu.</i> Taagesign. opr.....	114
<i>Saloniki.</i> Td. ind.....	2148		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Tyrkiet.	Ægypten.
Lilleasien W.- og S.-Kyst.	<i>Port Said.</i> Lystd. fl. 1158
<i>Mytilini.</i> Opl. o. Lods. 1416	<i>Alexandria.</i> Afm. for. 938; Lodstvang 2476;
<i>Smyrna</i> Bugt. <i>Jeni Kale.</i> Trafikbest. 756	<i>Great Pass.</i> Lystd. udl. 2546
Syrien.	Tripolis.
<i>Alexandretta.</i> Fyr midlt. sl. 188	<i>Cirenaica. Tobruk Bay.</i> Lodstvang. 2477
<i>Latakia.</i> Fyr for. 1357	<i>Apollonia.</i> Baake forsv. 1542
<i>Tripoli</i> Red. Lystd. udl. 21; Grund afm. 2314	<i>Bengasi.</i> Opl. o. Fyr 1835
<i>Beyrouth.</i> Lystd. midlt. udl. 1231	<i>Marsa Zuaga.</i> Fyr for. 758
Palæstina.	Tunis.
<i>Haifa.</i> Vrag 3081	<i>Kerkenah Banke.</i> Afm. for. 1791; Lystd. for.
<i>Jaffa</i> N. <i>Auja</i> Fyr t. 71; Fyr t. 757	2315; Afm. for. 3036; Afm. for. 3082
Rhodos.	<i>Kelibia. Ras El-Mustapha.</i> Opl. o. Fyr. 303
<i>Capo della Sabbia (Kum Burnu)</i> Fyr. Opl.	<i>Cape Carthage.</i> Vragtd. forsv. 2052; Fyrs
o. Pl. 2475	Synsvidde for. 2478
Cypern.	<i>Ile Plane.</i> Fyr for. 526; For. udf. 677; Fyr.
<i>Cape Kiti</i> N. Grunde. 1418	for. 1159
<i>Kyrenia.</i> Grunde. 1417	<i>Cap Serrat</i> NE. og E. Grunde. 3037
<i>Famagusta.</i> Fyrbelysn. for. 676	Algier.
	<i>Bougie.</i> Fyr nedl. 189
	Marokko.
	<i>Tres Farcas</i> Radiofyr i Uord. 22; do. att. i
	Ord. 389
	<i>Ceuta.</i> Grunde 759

IX.

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

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Røde Hav.	Zulu Bugt.
<i>Suez Canal. Great Bitter Lake.</i> Opl. o. Lystd. 1607	Grund. 828
<i>Suez</i> Bugt.	<i>Massaua</i> S.-lige Farvand. <i>Monte Firro</i>
Telegrafkabeltdr. for. og fl. 527	skiftet Navn 1232
<i>Ras Abu Deraj.</i> Opl. o. Fyr. 2479	<i>Eid (Edd)</i> Red. Grund. 678
<i>Djubal</i> Stræde. <i>Shadwan.</i> Fyr for. 2149	Bugten ved Aden.
<i>Dedalus</i> Rev. Opl. o. Fyr. 304	<i>Bab-el-Mandeb. Djesiret es-Sawahib.</i> Opl.
<i>Abu Faramish</i> Grund. Opl. o. Baake. Braad 1358	o. Dybde. Adv. 885
<i>Jidda</i> Inner Ankerplads. Vragafm. midlt. for. 2753	<i>Bab-el-Mandeb</i> Stræde Anduvn. Grund. 2372
<i>Hindi Gider</i> Fyr. Fyr for. 2150	<i>Ras Bir</i> Fyr lyser midlt. uregelm. 679
<i>Masamarhu</i> Fyr. Fyr for. 2151	<i>Italiensk Somaliland. Wadi Tuhom.</i> Forsk.
<i>Suakin</i> Gruppen. Forsk. Opl. 1836	Opl. 680
<i>Eritrea. Taclai.</i> Opl. o. Fyrs Beliggenhed. 2152	<i>Bandar Kassim.</i> Fyr for. 2808
<i>Canale Nord di Massaua.</i> Opl. o. Baaker 827	Persiske Bugt.
<i>Canale Nord di Massaua. Cavet.</i> Fyr t.	<i>Kuwait</i> Fyr fl. 1419
2153; do. er t. 2418	<i>Shatt al Arab. Industry Island.</i> Grund afm. 3001
<i>Canale Nord di Massaua. Isola Difnein</i>	<i>Satan's Gap.</i> Opl. o. Vrag 3038
SW. Lystd. udl. 2154; do. ind. 2419	<i>Ma'awiya Island</i> W. Lystd. ind. 2547
<i>Isole Dahlach. Isolotto Asbab.</i> Opl. o.	<i>Fao.</i> Fyr eksisterer ikke. 3083
Baake 305	Fyr for. 2155; <i>Dabba Spil</i> Td. for. 2316
<i>Norah Island.</i> Baaker ødel. 190; Baaker	<i>Western Channel.</i> Baake forsv. 1233
genopf. 1665	
<i>Isola Dahlach Chebir. Isolotto Nocra.</i> Opl.	
o. Baake. 1359	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Fyrskib og Lystdr. fl.	3002	Forindien.	
Fyrskib midlt. omb. m. Lysflaade.	2706	<i>Karachi</i> Havn Anduvn. Adv. Lods.	1732
<i>Bahrain</i> Anduvn. Fyrskib udl. 1360; Afm. for. 1608; Fyrskib udl.	1837	<i>Kutch</i> Bugt. <i>Mandvi</i> Fyr for.	2604
<i>Doha</i> (<i>Al Bida</i>) Havn. Grund.	2480	<i>Navinar Point.</i> Fyr for.	1891
<i>Kafai.</i> Grunde.	760	<i>Pirotan</i> (<i>Peritan</i>) <i>Island</i> NE. Fyr nedl.	2809
<i>Abu Dhabi</i> NW. Grund.	2707	<i>Nakti Creek</i> Indløb. Fyrbelysn. for.	830
<i>Abu Dhabi.</i> Grund.	306	<i>Cambay</i> Bugt. <i>Dandi.</i> Fyr for.	600
		<i>Veraval.</i> Fyr for.	3087
Afrika.		<i>Bombay.</i> Afm. for.	1892
<i>Italiensk Somaliland. Ras Hafun.</i> Sigtbarhed	681	<i>Rajapur</i> Bugt. <i>Wagapur Point.</i> Fyr for.	3088
<i>Itala.</i> Fyr for.	3084	<i>Goa</i> Kysten. <i>Mormugão</i> Anduvn. Sejl-anvisn.	2318
<i>Merca.</i> Baake opført.	682	<i>Kumpta Point.</i> Fyr for.	1294
<i>Kisimayu</i> Bugt. Tdr. ind.	1728	<i>Mulki Rocks.</i> Vrag.	887
<i>Chisimayo.</i> Fyr for.	3085	<i>Cahp</i> (<i>Kaph</i>) Fyr for.	940
<i>Britisk E.-Afrika. Mombasa. Ras Serani</i> Forfyr midlt. for. 191; Forfyr for.	2317	<i>Mangalore</i> Havn. Anduvn. Vrag.	1295
<i>Port Kilindini.</i> Fyr midlt. sl. 1485; do. att. t.	2648	<i>Elicalpeni</i> Bank NE. Puller.	1733
<i>Mafia Island.</i> Opl. o. Afm.	1729	<i>Calicut</i> W. Undervandsbindr.	3039
<i>Mozambique Harbour.</i> Td. udl. Opl. o. Tdr.	2548	<i>Malabarkysten. Alleppey</i> Red. Vrag 248; do. fj. 601; Vrag 941; do. fj.	1160
<i>Antonia</i> Floden Anduvn. Grunde.	761	<i>Porakad.</i> Opgrunding.	115
<i>Rio Macuse</i> Indløb. Fyr t. 466; Opl. o. Fyr	939	<i>Kallada</i> Floden. Undervandshindr.	993
<i>Beira</i> Havn. Fyr t. Lystd. ind.	2270	<i>Travancorekysten. Wadge</i> Bank. Grund findes ikke.	24
<i>Delagoa</i> Bugt. <i>Capé St. Lucia.</i> Dybder upaal. Adv.	1792	<i>Manar</i> Bugt. <i>Paundiantivu</i> (<i>Hare Island</i>) Fyr for.	994
<i>Cape Vidal</i> N. Skær.	1730		
Natal.		Ceylon.	
<i>Leven Point</i> NE. Undervandshindr.	1420	<i>Palk</i> Bugt. <i>Mannar Island.</i> Fyr fl.	942
<i>Durban.</i> Fyr t.	1838	<i>Colombo</i> Havn. Ledefyr for.	1609
<i>Umzimklava</i> Floden Munding. Undervandshindr. 829; do. findes ikke.	2205	<i>Galle.</i> Tdr. fl. 468; Opl. o. Grund og Afm.	2756
<i>East London Harbour.</i> Opl. o. Dybde.	1731		
<i>Port Elizabeth.</i> Lodstvang 390; Fyr t. Taagesign. opr. 391; Opl. o. Taagesign.	467	Bengalske Bugt.	
		<i>Cocanada</i> Bugt. Fyr for.	1734
Indiske Ocean.		<i>Calingapatam.</i> Dybde aft. Adv.	469
<i>Corona Shoal</i> WSW. Skær 192; Opl. o. Skær 392; Skær findes ikke.	2206	<i>Orissa</i> Kysten. <i>Puri.</i> Fyr midlt. for.	3089
		<i>Pilots Ridge</i> Fyrskib genudl. 831; Fyrskib ind. midlt.	2156
Madagascar.		<i>South Patches</i> Fyrskib. Opl. o. Inddragning	249
<i>Morondava</i> W. Grunde.	1293	<i>Kaladan</i> Floden. <i>Akyab</i> Havn. Dybde aft.	943
<i>Morondava</i> N. Grund.	2549	<i>Birma. Kyauk Pyu</i> Havn. Vrag afm.	2650
<i>Bombetoke</i> Bugt. <i>Narcissus Bank.</i> Afm. for.	2481	<i>Andrew</i> Bugt. Dybde aft.	1361
<i>Mojanga</i> Anduvn. Grund 683; Grunde 1543; Grund findes ikke.	1939	<i>Bluff Cape.</i> Dybde aft.	1362
<i>Cap d'Ambre.</i> Opl. o. Fyr.	1940	<i>Bassein</i> Floden Indløb. Afm. for.	888
<i>Diego Suarez</i> Bugt. Grund.	2708	<i>Rangoon</i> Floden. <i>Spit</i> Fyrskib. Synsvide formindsket.	1735
<i>Sambava</i> SSE. Grund.	886	<i>Martaban</i> Bugt. <i>Moulmein</i> Floden Indløb. Fyrbelysn. for. 116; Afm. fl. Adv.	393
<i>Island of St. Mary. Port St. Mary.</i> Opl. o. Lystdr.	3086	<i>Mergui</i> Øhav. <i>Charlotte Island</i> E. Skær.	1486
<i>Tamatave.</i> Afm. for.	247	<i>Forrest</i> Stræde. Grund.	26
<i>Sainte Luce</i> Bugt N. Undervandshindr. 1839; Vrag. Skær.	2649	<i>Peaked Island.</i> Skær.	1296
		Nicobarerne.	
Réunion.		<i>Sávi</i> Bugt. Baaker opf.	25
<i>Pointe des Galets.</i> Fyr uregelmæssigt.	2754		
<i>Pointe des Jardins.</i> Opl. o. Fyr.	2755	Malacca Stræde.	
		<i>Siam</i> W.-Kyst. <i>Goh Keo Noi.</i> Fyr t.	307
Farquhar Gruppen.		<i>Goh Lela.</i> Opl. o. Fyr 1610; Fyr att. t.	1736
<i>Farquhar</i> Gruppen NW. Grund.	684	<i>Sumatra</i> N.-Kyst. <i>Lho Seumawé</i> Fyr for.	193
		<i>Penang</i> Havn Anduvn. <i>South Channel.</i> Lystd. for. 470; Opl. o. Dybde.	2482
Seychellerne.		<i>Penang</i> Havn. Ledefyr t.	394
<i>Frigate Island</i> SE. Skær.	685	<i>North Klang</i> Stræde. Tds. Pl.	2157
		<i>North Klang</i> Stræde. <i>Port Swettenham</i> Anduvn. Grund udvidet sig. Midlt. Afm. 194; Grundt Vand. Adv.	944

X.

Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

	Lobe-Nr.		Lobe-Nr.
Sunda Øerne.		<i>Kalampunian Island.</i> Fyr for.....	1737
<i>Sumatra E.-Kyst. Belawan Deli.</i> Opl. o.		<i>Mallawallé Channel.</i> Grund.....	2710
Fyrskib.....	832	<i>Pearl Bank. Zau Island.</i> Fyr midlt. for.	
Mundingen af <i>Belawan og Deli</i> Floden.		690; Fyr for.....	1893
Banke udvidet sig. Sejlanvisn.....	686	<i>Koetei Floden. Moeara Djawa.</i> Søm. ind.	2095
<i>Rio Ohav. Kidjang</i> Stræde. Afm. Dybde..	195	<i>Koetei Floden Munding.</i> Opl. o. Fyrskibe	2936
<i>Karas ketjil.</i> Opl. o. Fyr.....	1544	<i>Kleine Paternoster Islands.</i> Grunde.....	2935
Vrag.....	1666	Siam Bugt.	
<i>Lingga Ohav.</i>		<i>Malacca Halvøen. Kelantan</i> Floden Anduvn.	
<i>Daik</i> Fyr for.....	308	Undervandshindr.....	250
<i>Singkep NE.-Kyst.</i> Nye Rev fundet....	2207	<i>Siam. Pakpoon (Lakon)</i> Floden Fyr fl....	396
<i>Berhala</i> Stræde. Dybde paa Grund 196;		<i>Siam Bugt W.-Kyst.</i> Afm. for.....	1611
Puller 471; Lystds. Pl.....	1044	<i>Menam Chao Bhraya.</i> Fort <i>Pisuaasmuth.</i>	
<i>Palembang</i> Floden. Banke udvider sig.		Flagstang fj.....	2863
Lystd. fl.....	833	<i>Goh Sichang</i> Havn. <i>Hin Gong Nai</i> Fyr-	
<i>Carimata</i> Stræde. <i>Billiton N.</i> Opl. o. Dybder	1163	baakes Pl.....	397
<i>Billiton Island. Mendanau</i> Stræde. Baake		<i>Satahip</i> Bugt. <i>Goh Phra.</i> Afm. for.....	398
forsv.....	197	<i>Kusrovie Rock N.</i> Grund.....	2210
<i>Mendanau N.</i> Grund.....	2810	Bagindien.	
<i>Java.</i>		Fransk Indo-Kina.	
<i>Sunda</i> Stræde. <i>Krakatau.</i> Ø opst.....	2932	<i>Saigon</i> Floden. Grunde.....	995
<i>Bantam</i> Bugt. Palle 834; do. findes ikke..	1793	<i>Annam. Cape Batangan.</i> Fyr for.....	2320
<i>Pamanukan Rock.</i> Fyrbaake ødel. Lystd.		Kinesiske Hav.	
udl.....	687	<i>Tong King</i> Bugt. <i>Kua Kam.</i> Fyr for.....	1612
<i>Dasun</i> Floden Indløb. Fyr nedl.....	2861	<i>Moustique Rock.</i> Opl. o. Taarnbaaker...	2211
<i>Bawean N.-Kyst.</i> Rev.....	945	<i>Hainan Island.</i> Grundt Vand 691; <i>Bakli</i>	
<i>Oedjong Pangka.</i> Lystd. fl.....	1667	(<i>Pei-li</i>) Bugt Anduvn. Grundt Vand....	1234
<i>Soerabaja W.-lige</i> Farvand. Opl. o. Dybde		<i>Balabak</i> Stræde. <i>Lumbukan Danger</i> Bank	
946; Forbudt Ankerpl. 2208; Afm. for.	3040	udvidet sig.....	1669
<i>Madoera</i> Stræde. Lystd. udl.....	1545	<i>Balábak Island</i> NW. Grunde.....	1164
<i>Gili Radja W.</i> Vrag.....	2709	<i>Palawan W.-Kyst. St. Paul</i> Bugt. Grund	2811
<i>Banjoewangi</i> Red. Td. ind.....	2271	<i>Paracel Islands. Pyramid Rock</i> SW. Grunde	1487
<i>Bali. Temukus</i> Red. Grund 118; Grunde..	2933	Filippinerne.	
<i>Timor N.-Kyst. Dilly</i> Red. Afm. for.....	395	<i>Busilan</i> Stræde. <i>Sibago.</i> Fyr for.....	121
<i>Celebes. Tana Djampea. Laboean Maréé.</i>		<i>Sulu Sea. Tubbataha</i> Reefs. Fyr midlt. for.	
Grund 119; Grunde.....	2209	2420; do. att. norm.....	2651
<i>Tana Djampea W.-Kyst.</i> Landsby <i>Benteng</i>		<i>Palawan E.-Kyst.</i> Grunde.....	2421
findes ikke.....	1794	<i>Mindanao. Dumankilas</i> Bugt. Grund findes	
<i>Lariang</i> Floden Munding. Farligt Om-		ikke.....	2321
raade. Adv.....	688	<i>Butuan</i> Bugt. <i>Cabadbaran</i> Fyr for.....	2322
<i>Tanjong Tanah Merah N.</i> Grund 72; do...	120	<i>Divinubo Island.</i> Fyr midlt. sl.....	1546
<i>Tomini</i> Bugt. <i>Parigi</i> Red. Dybde aft.		<i>Kalamian</i> Gruppen. <i>Koran</i> Bugt. Grund..	3003
Adv.....	251	<i>San Miguel Island.</i> Fyr midlt. for.....	1547
<i>Peleng</i> Bugt. Grunde.....	1045	<i>Mindoro. Dumali Point.</i> Fyr t.....	122
<i>Ondolean</i> Red. Grund. Afm. 1668; Grunde	3090	Kap <i>Kalavite.</i> Fyr t.....	252
<i>Banggai</i> Ohav. <i>Bangkoeloe W.-Kyst.</i>		<i>Marinduque. Ballasar.</i> Fyr t.....	123
Grund.....	689	<i>Luzon. Port San Vicente.</i> Palle.....	472
<i>Soela Island. Taliaboe S.-Kyst.</i> Grund.		<i>Lamon</i> Bugt. Grunde.....	692
Opl. o. Navn paa Landsby.....	835	<i>Kasiguran.</i> Fyr t.....	1738
<i>Salabanka</i> Stræde. Baake opf.....	2934		
<i>Wangi Wangi.</i> Fyr for.....	29		
<i>Boni</i> Bugt. <i>Tg. Djelang.</i> Baake opf....	2273		
<i>Borneo. Fox</i> Banke. <i>Sambar</i> Fyrskib midlt.			
omb. 2272; do. genudl.....	2862		
<i>Clemancia</i> Banke. Lystd. ind.....	2319		
<i>Anambas</i> Øerne. <i>Selat Peninting.</i> Opl.			
o. Koralrev.....	117		
<i>Lulong.</i> Fyr t.....	2373		
<i>Brunei.</i> Fyr t.....	1297		
<i>Labuan Island. Outer Shoal.</i> Opl. o. Afm.			
947; <i>Victoria Harhour.</i> Baake opf. Td.			
ind.....	1363		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Formosa.		Chosen (Korea).	
<i>Takao Ko.</i> Dybde aft.	2483	<i>Chemulpho</i> Havn. Grunde.	1613
<i>Kiurun Ko.</i> Fyr t.	836	<i>Clifford Islands.</i> <i>Muruchii Island</i> Taagesign. for.	198
<i>Samucho Kaku (Samtiau Pt.)</i> Fyr t. 1298; do. er t.	1840	<i>Conference Islands.</i> Vrag.	1942
Kina.		<i>Shichihatsu To.</i> Radiofyr opr. Radiofyr opr.	1796
<i>Hai-nan</i> Stræde.		<i>Shoan</i> Gruppen. <i>Cheki To.</i> Radiofyr opr.	1841
<i>Hoi-how</i> Bugt. <i>Dale Bank.</i> Pulle.	2096	<i>Kanpo.</i> Fyr t.	837
<i>Inner Passage.</i> Grunde.	2605	<i>Kyuryuho.</i> Opl. o. Fyrbelysn.	996
<i>Lui-chow (Lei-chou-pan tao)</i> Halvø. <i>Tong-chong (Safe)</i> Bugt. (<i>Tun -chianqwan</i>). Grunde.	1795	<i>Chuzan Po.</i> Fyr t.	2160
<i>Si-kiang (West River)</i> Anduvn. <i>Ta-lon -kong</i> NW. Skær.	2212	<i>Seikoshin.</i> Fyr for.	199
<i>Chu-kiang (Canton Floden).</i> <i>Chin-hsing-men (Kum Sing Mun)</i> Havn. Grund.	2606	<i>Chaho</i> Bugt. Fyr t.	1235
<i>Hong Kong.</i> <i>Ngong-shun-chau (Stonecutters I.)</i> W. Undervandshindr. Adv.	2158	<i>Kilchu</i> Bugt. Fyr for.	2813
<i>Chinchu (Chuan-chou)</i> Anduvn. <i>Tongbu (Chung-wu).</i> Fyr t.	1165	<i>Kornilof</i> Bugt. Opl. o. Fyrbelysn.	2652
<i>Mei-chow-wan (Meichen Sound).</i> Skær.	2864	<i>Chosan Wan.</i> Fyr nedl.	2484
<i>Hai-tan</i> Stræde. <i>Slut Island SE.</i> Skær.	1421	Sibirien.	
N.-lige Indløb til <i>Hai-tan</i> Stræde. Skær 1161; <i>Slut Island N.</i> Skær 1941; Skær 2159; Opl. o. Skærs Pl.	2550	<i>Tarantzeva Islands.</i> Fyr t.	2814
<i>San-tu Inlet</i> Anduvn. <i>Spider Island (Si-yang-shan)</i> Fyr N. Grund.	1422	<i>Vityaz</i> Bugt. Fyr t.	2815
<i>Li-shan Bay</i> Anduvn. Skær 2551; do.	2757	<i>Trinity Bay.</i> <i>Cape Stichkova (Stuichkova).</i> Fyr t.	3091
<i>Chikok.</i> Fyr nedl.	2758	<i>Expedition</i> Bugt. <i>Cherkavskago Island.</i> Fyr for.	1740
<i>Nu Pi Shan Channel.</i> Grundt Vand.	124	<i>Askold Island. C. Elagina.</i> Radiofyr opr.	1237
<i>Yang-tze</i> Floden.		<i>Wrangel</i> Bugt. Fyr t.	1549
Undervandshindr.	2552	<i>America</i> Bugt.	
<i>Shaweishan.</i> Grund 125; do. findes ikke. .	253	<i>C. Povorotni.</i> Radiofyr opr.	1236
<i>South Channel.</i> <i>Tung-sha</i> Fyrskib midlt. omb.	2812	Afm. for.	1614
<i>Confucius Channel</i> Anduvn. Opl. o. Tdrs. Pl.	602	<i>Shvedova Point.</i> Fyr for.	1741
<i>Pien-tan-sha.</i> Grund.	2003	<i>Trambetzkago Island.</i> Fyr for.	1742
<i>Tung-chow Channel.</i> Grund udvidet sig. Adv.	603	<i>Slavianski</i> Bugt. <i>Bruce Point.</i> Radiofyr opr.	1238
<i>Tung-chow Crossing.</i> Grund 2759; Opl. o. Dybde.	2865	<i>Vostok</i> Bugt. <i>Peshchurova Point.</i> Fyr t.	890
<i>Ju-kao Reuch.</i> Pulle.	309	<i>Pustyatina Island.</i> Afm. for.	528
<i>Lien-Chen-Chow—Chin-Kiang.</i> <i>Tsiao-shan (Silver Island)</i> Crossing. Opl. o. Dybde	254	<i>Prighubi Rocks.</i> Lys- og Fltd. udl.	1550
<i>Yang-tze Kiang</i> Anduvn. Vrag.	889	<i>Peter Den Stores</i> Bugt. <i>Elizarova Rocks S.</i> Lys- og Fltd. udl.	1843
<i>Kiao-chow</i> Anduvn. <i>Tai-kung-tao Reef (Wu-ling-chiao).</i> Baake geopf.	473	<i>Karamzin Island S.</i> Lys- og Fltd. udl. .	1842
<i>Shan-tung N.-Kyst.</i> <i>Chi-ming-tao.</i> Magnetisk Forstyr.	3041	<i>New Jigit</i> Bugt. <i>Tobizin Point.</i> Fyr for.	1743
<i>Wei Hai Wei</i> Ankerpl. Skorsten nedr.	1739	<i>Japan</i> Stræde. <i>Reineke Island.</i> Fyr t.	3043
<i>Miau-tau</i> Stræde. <i>Teng-chau Head.</i> Grund udvidet sig.	399	<i>Sedimi</i> Bugt. <i>Krolichi Island.</i> Fyr t.	3044
<i>Miau Tau</i> Gruppen. <i>South Chang Shan.</i> Fyr t.	693	<i>Eastern Bosphorus</i> Stræde. Opl. o. Lystd. 126; Lystd. for.	1551
<i>Ryujun-Ko.</i> <i>Mo-ju-gan (Lutin Rock).</i> Baake ødel.	3042	<i>Skriphev Island.</i> Radiofyr opr. 1239; Fyr for.	1744
<i>Dairen Wan</i> Anduvn. <i>San-shan-tau</i> Fyr midlt. for. 255; Fyr for.	310	<i>Tokarevski Spit.</i> Fyr for.	1745
<i>Pohai</i> Bugt. <i>Hai Ho (Peiping)</i> Floden Indløb. Afm.	1548	<i>Cape Goldobina.</i> Ledefyr nedl.	1746
<i>Peking</i> skiftet Navn til <i>Peiping</i>	604	<i>Peschani. Point.</i> Fyr t.	2816
<i>Li-chang-shan (Elliot)</i> Gruppen). Opl. o. Grunde m. m.	2760	<i>Amur</i> Bugt. <i>Ryechnoi</i> Fyr. Taagesign. nedl.	1894
<i>Liao-tung</i> Bugt. Indløbet til <i>Liao-ho.</i> <i>New-chwang</i> Fyrskib ind. f. Isperioden 256; do. genudl.	1188	<i>St. Olga Bay.</i> Afm. for.	2213
		<i>St. Vladimir</i> Bugt. Lystd. udl.	2214
		<i>Tiutcho</i> eller <i>Tyutikha</i> Bugt. Fyr t.	2485
		<i>Tartary</i> Bugt.	
		<i>Grossevicha</i> Bugt. Fyr t.	2486
		<i>Data</i> eller <i>Tumnin</i> Floden Indløb. Fyr t.	2817
		Kap <i>Syurkum.</i> Taagesign. opr.	891
		<i>Castries Bay.</i> Fyr for.	1670
		Sakhalin.	
		<i>Cape Tonin (Airo Misaki).</i> Fyr t.	1240
		Japan.	
		<i>Yesashi.</i> Fyr t.	2818
		<i>Hokkaido.</i> <i>Nemoro</i> Ankerpl. Grund.	2215
		<i>Urukawa</i> NW. Fyr t.	311

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Honshu.	
<i>Irako Zaki.</i> Fyr for.....	2819
<i>Nagashima Wan.</i> Fyr t. Bølgebryder....	1895
<i>Taiza Koku.</i> Fyr for.....	1671
<i>Ohama (Obama)</i> Havn. Fyr t.....	695
<i>Noto Halvø. Takahama Machi.</i> Grunde....	607
<i>Noto Halvø. Matsugashita</i> Ankerpl. Skær	606
<i>Noto Halvø. Aka Saki.</i> Grund.....	605
<i>Toyama Bugt.</i> Fyr t.....	838
<i>No-ko.</i> Fyr t.....	315
<i>Kashiwazaki ko.</i> Fyr t.....	314
<i>Sado Island.</i> Fyr t.....	312
<i>Matsuga Zaki ko.</i> Fyr t.....	313
<i>Shioya Zaki.</i> Radiofyr. nedl.....	1364
<i>Yagi.</i> Fyr t.....	2553
<i>Minmaya.</i> Fyr t.....	1167
<i>Osu Saki.</i> Fyr t.....	2653
<i>Tokyo Bugt. Yokohama Ko.</i> Fyrbelysn. for.	1615
<i>Nakai. Kobe Ko.</i> Fyrbelysn. for.....	694
<i>Osaka Bugt. Kobe SW.</i> Opl. o. Vrag....	1299
<i>Shikoku Island. Tsuda Guchi.</i> Fyr nedl....	200
<i>Ofukube Jima S.</i> Vrag.....	3045
<i>Bisan Seto.</i> Vrag 2053; do. uskadeliggj....	2216
<i>Kyushu. Kurotsu Hana.</i> Grunde.....	1488
<i>Omi Bugt.</i> Vrag.....	2323
<i>Kyushu. Kagosima.</i> Fyrbelysn. for.....	696
<i>Odate Jima (Odate).</i> Fyr midlt. for. 529;	
Fyr att. norm.....	839
<i>Sayeki (Saiki) Wan.</i> Lystd. ind.....	474
<i>Shimanoura Shima.</i> Fyr t.....	316
<i>Osumi Gruppen.</i> Vulkansk Ø.....	1616
<i>Chichi Jima. Tutami Ko.</i> Fyr t.....	2161
Australien.	
<i>Torres Stræde. Thursday Island.</i> Opl. o.	
Lods m. m.....	1300
<i>Queensland. Torres Stræde. Bet Island W.</i>	
Opgrunding. Adv.....	2938
<i>Torres Stræde. Goode Island.</i> Grund findes	
ikke.....	2937
<i>Cairncross Islets.</i> Fyr t. 318; Fyr for....	697
<i>Tih Tih Reef N.</i> Grund.....	2761
<i>Hannah Island.</i> Fyr t.....	317
<i>Eshelby Island.</i> Fyr t.....	2823
<i>Fitzroy Floden.</i> Opl. o. Dybde.....	2055
<i>Bustard Head.</i> Fyr for. 1366; Fyrbelysn.	
for.....	2866
<i>Moreton Bugt. Yellow Patch.</i> Fyr for....	2554
<i>Moreton Bugt. St. Helena.</i> Fyr for.....	2655
<i>Brisbane.</i> Fyr for.....	1797
<i>South Bellona Rev SE. og NE.</i> Undervands-	
hindr.....	1844
<i>New South Wales. Bellinger Floden</i> Indløb.	
Fyr midlt. sl.....	1943
<i>Newcastle.</i> Fyr for. 1241; <i>Nobby's Head</i>	
Fyr. for.....	2488
<i>Port Jackson</i> Anduvn. Lystd. for.....	201
<i>Victoria. Gabo Island.</i> Fyr for.....	2654
<i>Conran Point S.</i> Undervandshindr. findes	
ikke.....	2163
<i>Seal eller Direction Islands.</i> Undervands-	
hindr. findes ikke.....	2097
<i>Cliffy Island.</i> Taagesign. for. 1845; For-	
udf.....	2824
Indløbet til <i>Port Philip.</i> Fyrbelysn. for.	
1168; <i>Port Philip.</i> Td. udl.....	1423
<i>Warrnambool.</i> Undervandshindr. findes	
ikke.....	1169
Tasmanien. Tamar Floden. Georgetown An-	
kerpl. Skær fj. Lystd. ind. Adv.....	2422
<i>Kelso.</i> Radionast opf. Fyr t.....	2489
Sydaustralien. Kangaroo Island. Undervands-	
hindr. Adv. 1618; Grund.....	2162
<i>St. Vincent Bugt. Port Adelaide.</i> Ledefyr	
for.....	698
<i>Spencer Bugt. Port Lincoln.</i> Fyrbelysn.	
for.....	27
<i>Spencer Bugt. Port Hughes.</i> Fyr for....	127
<i>Spencer Bugt. Jarrold Point W.</i> Grunde	2374
<i>Spencer Bugt. Shoalwater Pt. og Musgrave</i>	
<i>Shoal.</i> Mindre Dybde. Adv.....	699
<i>W.-Australien. Esperance Bugt.</i> Fyr nedl....	997
<i>Rottnef Island.</i> Fyr for.....	3004
<i>North-West Cape. Vlaming Head.</i> Fyrs	
Pl.....	2054
<i>Beadon Point.</i> Ledefyr opr.....	202
<i>Beadon Point N.</i> Opl. o. Dybder m. m.	
2820; Dybde aft.....	2821
<i>Ashburton Red Anduvn.</i> Opl. o. Grund.	
Afm. for. 203; Grund.....	400
<i>Monte Bello Islands.</i> Opl. o. <i>Tryal Rocks</i> ...	1170
<i>Monte Bello Islands N.</i> Palle.....	28
<i>N.-Australien. Port Darwin.</i> Luftfyr t.....	2822
<i>Clarence Stræde.</i> Grunde.....	1365
<i>Clarence Stræde. East Vernon Island.</i>	
Grunde.....	2487
New Zealand.	
<i>North Island. Cape Maria Van Diemen.</i>	
<i>Banke</i>	401
<i>Flat Rock E.</i> Fyr for.....	2098
<i>Tiri-Tiri Matangi Island.</i> Taagesign. opr.	1301
<i>Auckland Harbour.</i> Kran fj. 1747; Fyr t.	3005
<i>Tauranga Havn.</i> Værft og Fyr nedl....	2763
<i>Port Nicholson</i> Anduvn. Fyr t. Fyr sl....	1896
<i>Wanganui Harbour.</i> Fyr nedl. Mole ødel.	1846
<i>D'Urville Island (Rangitoto).</i> Kap <i>Stephens.</i>	
Grund 257; Opl. o. Grunde.....	3006
<i>South Island. Port Lyttelton.</i> Tidssign. nedl.	700
<i>Awarua el. Bluff Harbour.</i> Dybde paa	
Grund.....	1046
New Guinea.	
<i>Bintoeni Bugt. Babo.</i> Opl. o. Beliggenhed	2762
<i>Vitiaz Stræde.</i> Grund.....	1424
<i>Cape Cretin.</i> Fyr t. 2217; do. t.....	3046
<i>Shortland Reef.</i> Fyr t.....	2218
<i>Hall Sound. Yule Island.</i> Fyr nedl. 2219;	
Fyr t.....	2825
New Britain.	
<i>Lolobau N.</i> Grund.....	2423
<i>Cape Pomas W.</i> Baake opf.....	2274
New Ireland.	
<i>Cape St. George.</i> Fyr t.....	2607
Santa Cruz Islands.	
<i>Santa Cruz Islands E.</i> Grund.....	1302

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Ellice Gruppen.		Gilbert Islands.	
<i>Funafuti Atoll. Payne Rock. Grund</i>	3008	<i>Bititu Island N. Grund</i>	3007
Fiji eller Viti Gruppen.		Marianerne.	
<i>Horse Shoe Reef. Opl. o. Beliggenhed</i>	2608	<i>Tinian Island. Fyr t.</i>	2004
		<i>Saipan Harbour. Afm. for.</i>	2005
Nievue eller Savage Islands.		Hawaii Øerne.	
<i>Ledefyr nedl.</i>	3047	<i>Hanapepe Bugt. Opl. o. Dybde. Td. ind.</i>	
		2164; <i>Opl. o. Fyrbelysn.</i>	2375
Tahiti.		<i>Kauai. Kalanipuaou Rock. Afm. for.</i>	1617
<i>Papeete Havn. Grund</i>	1425	<i>Molokai S.-Kyst. Kamalo Havn Anduvn.</i>	
<i>Moorea. Papetoai Bugt. Baake nedl.</i>	2056	<i>Afm. for.</i>	1944
		<i>Molokai N.-Kyst. Molokai Fyr for.</i>	1162

XI.

Bekendtgørelser m. m.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Azorerne. Horta. Vejrmedlinger pr. Radio.</i>		<i>Bekendtgørelse ang. Sejlads i Lille-Bælt</i>	
<i>Bølgelængde for.</i>	475	<i>ved Lille-Bælts-Broen</i>	1619
<i>Britiske Kejserrige. Signal fra Skibe, der føler</i>		<i>Udsendelse af meteorologiske Observa-</i>	
<i>sig generet af elektriske Projektører</i>	1847	<i>tioner pr. Radio fra danske Skibe.</i> ..	1625
<i>Britiske Øer. Opl. o. Stormvarselstat.</i>	74	<i>Sundet. Kattegat. Skydeøvelser fra For-</i>	
<i>Opmaalingsarb. Midlt. Mærker udl.</i>		<i>ter. Adv.</i>	1748
<i>Adv.</i>	999	<i>Bekendtgørelse om Ophævelse af Inte-</i>	
<i>Britiske Øer og Nordsoen. Alm. Opl. ang.</i>		<i>rim-Reglement for Bogense Lodseri</i>	
<i>Miner</i>	73	<i>og Ændring i Lodsriets Takst.</i>	2225
<i>Danmark. Bekendtgørelse om visse For-</i>		<i>Isefjord. Roskildefjord. Kronprins Fre-</i>	
<i>holdsregler til Skibsfartens Betyggelse.</i> ..	30	<i>deriks Bro. Midlt. Lodstvang oph.</i> ..	2376
<i>Dampskibsruiter for „Det Forenede</i>		<i>Bekendtgørelse ang. Sejlads gennem</i>	
<i>Dampskibs-Selskab's Passagerskibe</i>		<i>Kronprins Frederiks Bro</i>	2609
<i>over N.-lige Atlanterhav</i>	31	<i>Sjællands N.-Kyst. Bekendtgørelse ang.</i>	
<i>Forholdsregler og Signaler, som er fore-</i>		<i>Anbringelse af Lanterne paa Bund-</i>	
<i>skrevet i Forbindelse med Isbryd-</i>		<i>garn</i>	2610
<i>ningstjenestens Udførelse i danske</i>		<i>Signaler fra Skibe, som generes af Søge-</i>	
<i>Farvande</i>	32	<i>lys, forandret.</i>	2711
<i>Signaler for Skibe, der ledsager Under-</i>		<i>Mariager Fjord. Hadsund Jernbanebro.</i>	
<i>vandsbaade</i>	33	<i>Regler for Gennemsejling forandret.</i> ..	2764
<i>Stednavne rettes i de danske Søkort.</i> ..	34	<i>Meddelelse fra Søkort-Arkivets Udsalg.</i>	2826
<i>Lille-Bælt. Assens Havn. Havnereg-</i>		<i>Bekendtgørelse om Ophævelse af Lods-</i>	
<i>lement</i>	258	<i>tvang ved Sejlads gennem den gravede</i>	
<i>Hvide Sande. Lodstakster</i>	319	<i>Rende i Horsens Fjord</i>	3009
<i>Limfjorden. Logstor Havn. Havnereg-</i>		<i>Sundet. Lodstakster</i>	3010
<i>lement</i>	530	<i>Smaalandsfarvandet. Midlt. Reglement</i>	
<i>Bekendtgørelse om Lodstvang i danske</i>		<i>for Passage gennem den nye Vej- og</i>	
<i>Farvande</i>	608	<i>Jernbanebro over Masnedsund</i>	3092
<i>Skagerrak. Hirtshals Havn. Havnereg-</i>		<i>Færverne. Vejrmedling pr. Radio</i>	1243
<i>lement</i>	609	<i>England. Greenwich. Opl. o. Tidssign.</i>	998
<i>Danmarks Skibsliste 1935</i>	762	<i>Estland. Finske Bugt. Skydning og Bombe-</i>	
<i>Limfjorden. Norre-Sundby. Havnereg-</i>		<i>kastning. Farlige Omraader. Adv.</i>	1848
<i>lement</i>	1171	<i>Opl. o. Isbrydernes Radiobølgelængde</i>	
<i>Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Ny-</i>		<i>og Tjenestetider</i>	2611
<i>købing F. Havnereglement</i>	1242	<i>Islandske Fyr. Adv.</i>	35
<i>Sundet. København. Havnereglement</i>		<i>Kanada og Newfoundland. St. Lawrence</i>	
<i>forandret.</i>	1303	<i>Bugt. Ispatrouille</i>	1047
<i>Kattegat. Bekendtgørelse ang. Sejladsen</i>		<i>Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske</i>	
<i>paa Odense Fjord og Kanal</i>	1367	<i>Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten gen-</i>	
<i>Kattegat. Odense Fjord. Odense. Havne-</i>		<i>optages</i>	892
<i>reglement</i>	1368	<i>Ispatrouilletjenesten ophørt</i>	2099

	Løbe-Nr.	Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.
<i>Norge. Tromsø Havnedistrikt. Fartbest....</i>	1945	
<i>Persien. Persien skiftet Navn til Iran.....</i>	1048	<i>Danmark. Side 97. 319.</i>
<i>Rusland. Havne, der maa anløbes af uden-</i>		<i>England. Side 27. 37. 45. 65. 76. 107. 117. 137.</i>
<i>landske Handelsfartøjer</i>	476	154. 161. 179. 189. 207. 226. 244. 253. 266. 273.
<i>Siam. Goh Sichang Harbour. Radiostat. opr.</i>	701	283. 291. 299. 317. 349. 358. 373. 383. 393. 410.
<i>Sverige. Opmaalingsarbejder 1935. Midlt.</i>		419. 427. 436. 443. 453. 463. 469. 478.
<i>Mærker for Søopmaaling og Triangulation.</i>		
<i>Adv.</i>	893	<i>Estland. Side 283.</i>
<i>Gotland Kystradiostation skiftet Navn.</i>	1106	<i>Finland. Side 266. 273.</i>
<i>Karlsborg Radio. Vejmeldinger, Navi-</i>		<i>Norge. Side 27. 45.</i>
<i>gationsefterretninger og Ismeldinger.</i>		<i>Sverige. Side 66. 107. 226. 244. 283. 317. 373. 393</i>
<i>Bølgelængde og Kaldesignal for....</i>	2165	<i>Tyskland. Side 27. 37. 138. 161. 179. 189. 226.</i>
<i>Tyrkiet. Izmir (Smyrna Bugt). Trafikbe-</i>		317. 350. 358. 373. 383. 393. 427. 443.
<i>stemmelser indskærpes</i>	1304	
<i>Sejlads i tyrkisk territorialt Farvand..</i>	1046	
<i>Tyskland Radiotidssignal. Bølgelængde for.</i>	894	

2. Fra et Punkt, der ligger 0,1 Sm 32° fra Møllen paa *Daragaz Point*, er udlagt et Undervandskabel i Retningen 317° til den N.-lige Kyst. Det Sted, hvor Kablet lander paa N.-Kysten, mærkes *Alaybey*.

Kablet er paa begge Landingssteder betegnet ved Telegrafbaaker.

3. Den punkterede Linie samt Noten „*Vessels to anchor west of this line*“, c. 0,7 Sm W. for Møllen paa *Daragaz Point*, samt de 4 Ankre vist SW. for den punkterede Linie stryges i Kortene.

4. Fra et Punkt 0,7 Sm 17° fra den ovennævnte Mølle i Retningen 0° til Kysten og i Retningen 90° til Kysten skal trækkes punkterede Linier og Omraadet mærkes „*Explosives Anchorage*“.

5. Det anbefales nøje at sætte sig ind i Havneforskrifterne for *Izmir*, inden man løber inden for Havnegrænserne.

294. Tunis. Sfax Red. Vrag.

(N. t. M. Nr. 203. London 1936.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 34° 43' N. 10° 48' E., 2 Sm 119° fra *Sfax* Fyr.

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

295. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Fao Reach. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 192. London 1936.)

En rød og hvid, lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa c. 29° 57' N. 48° 32' E., 2,78 Sm 111° fra *Fao* Flagstang.

296. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Merka. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 196. London 1936.)

Merka forreste Ledefyr paa c. 1° 43' N. 44° 47' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys. Synsvidde: 10 Sm. Iøvrigt uforandret.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

297. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Lepar S.-Kyst. Grund.

(B. a. Z. Nr. 17/204. 's-Gravenhage 1936.)

En Grund med en mindste Dybde af 1 m er fundet paa 3° 02' 45" S. 106° 51' 35" E., 425 m 145° fra Midten af Øen *Pergam*.

298. Sunda Øerne. Bali. Temukus Red. Grund.

(N. t. M. Nr. 50. London 1936.)

En Grund med 2,3 m Vand ligger paa c. 8° 10' S. 114° 59' E., 0,84 Sm 300° fra Monumentet.

299. Korea E.-Kyst. Kotei ho (Ko). Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 184. London 1936.)

Paa 38° 57' 52" N. 127° 53' 07" E. er tændt et nyt Fyr, *Kotei Ko* Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt Jerntaarn. Fyret er ubevogtet.

300. Japan. Honshu. Kodomari Wan. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 220. London 1936.)

Paa c. $41^{\circ} 08' N.$ $140^{\circ} 18' E.$, $0,6$ Sm 7° fra det SW.-ligste af de to, ubevogtede, hvide, faste Fyr ved *Kodomari*, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: $7,6$ m. Synsvidde: 10 Sm. En rødmalet, rund Søjle. Fyret er ubevogtet.

301. Japan. Honshu SE.-Kyst. Fuji Sawa W. Luftfyr tændt.

(N. t. M. Nr. 61. London 1936.)

Et Luftfyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 10^s , er tændt paa $35^{\circ} 21' 40'' N.$ $139^{\circ} 26' 30'' E.$ Flammens Højde: 52 m. Synsvidde: 13 Sm. Tremmeværkstaarn. Fyret benævnes *Tsujido Fyr*.

302. Japan. Honshu SE.-Kyst. Yakura Take. Luftfyr tændt.

(N. t. M. Nr. 61. London 1936.)

Et Luftfyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 10^s , er tændt paa $35^{\circ} 19' 45'' N.$ $139^{\circ} 02' 18'' E.$, paa $858,3$ m Højen. Flammens Højde: 872 m. Synsvidde: 13 Sm. Tremmeværkstaarn. Fyret benævnes *Yakura Take Fyr*.

303. Japan. Honshu SE.-Kyst. Udo-yama. Luftfyr tændt.

(N. t. M. Nr. 61. London 1936.)

Et Luftfyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s , er tændt paa c. $34^{\circ} 58' N.$ $138^{\circ} 28' E.$, paa Pladsen for *Udo-yama* Triangulationsmærke. Flammens Højde: 312 m. Synsvidde: 13 Sm. Tremmeværkstaarn. Fyret benævnes *Kuno Fyr*.

304. Australien. Queensland. Rock Cod Shoal. Grund.

(N. t. M. Nr. 211. London 1936.)

En Grund med $5,9$ m Vand ligger paa c. $23^{\circ} 41' S.$ $151^{\circ} 37' E.$, $11,0$ Sm 214° fra W.-Spidsen af *Mast Head Island*.

305. Australien. Victoria. Geelong. Tidssignal nedlagt.

(N. t. M. Nr. 193. London 1936.)

Tidssignalet med Ballon paa c. $38^{\circ} 09' S.$ $144^{\circ} 22' E.$, ved Hovedet af *Moorabool Wharf*, gives ikke mere.

XI. Bekendtgørelser m. m.**306. Portugal. Oplysning om Stormvarselstationer.**

(N. f. S. Nr. 4/362. Berlin 1936.)

I. Følgende nye Stormvarselstationer er oprettet:

Oitavos..... c. $38^{\circ} 42' N.$ $9^{\circ} 28' W.$ *Olhão Kaj*..... c. $37^{\circ} 01' N.$ $7^{\circ} 50' W.$
Cabo Espichel.. c. $38^{\circ} 25' N.$ $9^{\circ} 13' W.$ *Fort Cacela* c. $37^{\circ} 09' N.$ $7^{\circ} 33' W.$

II. Følgende Stormvarselstationer er nedlagt:

Caminha c. $41^{\circ} 52' N.$ $8^{\circ} 50' W.$ *Setúbal* c. $38^{\circ} 31' N.$ $8^{\circ} 53' W.$
Ancora..... c. $41^{\circ} 49' N.$ $8^{\circ} 52' W.$ *Milfontes*..... c. $37^{\circ} 43' N.$ $8^{\circ} 47' W.$
Esposende c. $41^{\circ} 32' N.$ $8^{\circ} 47' W.$ *Quarteira*..... c. $37^{\circ} 04' N.$ $8^{\circ} 06' W.$
Vila do Conde... c. $41^{\circ} 20' N.$ $8^{\circ} 45' W.$ *Faro*..... c. $37^{\circ} 01' N.$ $7^{\circ} 56' W.$
Aveiro c. $40^{\circ} 38' N.$ $8^{\circ} 44' W.$ *Fuseta*..... c. $37^{\circ} 03' N.$ $7^{\circ} 45' W.$
São Martinho do
Porto..... c. $39^{\circ} 30' N.$ $9^{\circ} 08' W.$ *Tavira*..... c. $37^{\circ} 06' N.$ $7^{\circ} 38' W.$
Trafaria c. $38^{\circ} 40' N.$ $9^{\circ} 14' W.$ *Vila Real de Santo*
Sesimbra c. $38^{\circ} 26' N.$ $9^{\circ} 07' W.$ *Antonio* c. $37^{\circ} 11' N.$ $7^{\circ} 25' W.$

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korte eller
Bogs Nr.
- England:*
- R 1463 Ports and anchorages in Dalmatia and Albania.
T Supplement No. 6 to Channel Pilot, Part III.
- Norge:*
- T Tillæg til „Fortegnelse over norske fyr og tåkesignaler 1934“.
T Tillæg Nr. 4 til „Fortegnelse over seilmerker på den norske kyst“.

Tillæg.

I. Østersøen.

307. Danmark. Østersøen. Stevns SE. Drivende Undervandshindring rapporteret.
Motorskonnerten *Castor* rapporterer den 29. Januar d. A. at have tørbnet mod en antagelig drivende Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 15\frac{1}{2}'$ N. $12^{\circ} 30'$ E., c. 2 Sm SE. for *Højerup* gamle Kirke. Strømmen var stærkt nordgaaende.

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

308. (T). Danmark. Sundet. Stubben N. Sømærke forsvundet.
Den hvide Stumtpønde med 1 nedadvendt Kost, *Stubben N*, paa $55^{\circ} 44' 18''$ N. $12^{\circ} 37' 59''$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

309. Danmark. Kattegat. Isefjord N. Grønne Revle. Palle findes ikke.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 2/103 1936 meddeles, at den deri omtalte Cementpulle paa c. $55^{\circ} 59\frac{1}{2}'$ N. $11^{\circ} 46\frac{1}{2}'$ E. forgæves er eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 2/103 1936. Kort Nr. 207, 227, 211, 278 og 280.)
310. Danmark. Skagerrak. Lildstrand. Oplysning om Ledefyr.
Ved *Lildstrand* findes til Vejledning for Stedets Fiskere 3 hvide, faste Ledefyr, der overet leder ind til Landingspladsen.
Bagfyret. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: c. 10 Sm. En umalet Træmast med Jernskinne, ialt c. 12 m høj.
Forfyrene. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: c. 8 Sm. En umalet c. 9 m høj Træmast.
Fyrene lyser mellem Pejlingerne c. 127° og c. 149° .
Brændetid: Naar Stedets Baade er paa Havet fra Mørkets Frembrud og til alle Baadene er inde. Under Stormvejr brænder Fyrene til Baadene fra nærmeste Kystpladser er landede.
c. $57^{\circ} 09',_3$ N. $8^{\circ} 58',_0$ E.
(Kort Nr. 259, 236 og 255. Danske Lods, Side 116. Fyr-Fort. Nr. 62 A.)

311. Tyskland. Ems. Borkum. Borkum store Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 5/442. Berlin 1936.)

Borkum store Fyr paa c. 53° 35' N. 6° 40' E. er forandret til at vise hvidt
Grupp-Blink, T-Blink hver 12^s.

(E. f. S. Nr. 1/54 og 3/174 1936. Kort Nr. 284.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

1/1 Luftfyrt København - Rodby Havn. Oplysning om Brændetid.

I. Østersøen.

1936

1/4 } Sverige. Stockholms Skærgaard. Svenska Bjørn Fyrskib midlertidig ombyttet. Radiofyrt
1/5 } oprettes. Tangesignal og Fyrkarakter forandres.
5/269 Danmark. Gedser Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.

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

1936

1/18 Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N. Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
1/19 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.
1/20 Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelser. Lodstvang.
1/21 Danmark. Sundet. Kongedyb. Prøvesten Fort. Oliehavn under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
1/22 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.
1/23 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
1/24 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.
1/26 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedo Fort.
1/27 Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Midlertidig Gennemsejlingsåbning.
1/28 Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bogo Fyr forandres. Sømærket Storstrom flyttes.
1/29 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedesund Havn. Oplysning om Broer. Bolværk spærret.
1/30 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.
1/33 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.
1/34 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SF. Undervandshindring.
1/35 Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Tilsanding.
1/36 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/37 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
2/102 Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Besejlingsforholdene ændres.
3/161 Danmark. Koge Bugt. Kongelunds batteri. Skydeøvelser. Advarsel.
3/163 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
3/165 Danmark. Lille-Bælt. Baaring Vig. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
4/230 Sverige. Sundet. Helsingborg. Södra Hamn. Trafikforbud.
4/231 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
5/274 Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Tilsanding.
5/275 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1936
 1/38 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lymø's Batteri. Signal for Skydning.
 1/39 Danmark. Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W. Undervandshindring.
 1/41 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret.
 Advarsel.
 1/44 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.
 1/45 Danmark. Limfjorden. Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg. Gennemsejlings-
 aabning midlertidig formindsket. Tider for Gennemsejling.
 1/46 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.
 1/47 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 3/169 Danmark. Kattegat. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spær-
 rot. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1936
 1/48 Nordsøen. Doggerbank. E.-Side. Vrag. Advarsel.
 1/56 Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde,
 1/57 England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.
 1/58 England. Humber. Grundt Vand.
 1/59 Skotland. Firth of Forth. North Carr Rock. Forsøgløstønde med Taageknaldsignal flyttet.
 1/60 Skotland. Firth of Forth. Leith. Boreoperationer.
 3/171 Danmark. Graudyb. Fyrbelysning forandres.
 3/178 Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.
 5/276 Nordsøen. Haaks Fyrskib SSW. Vrag.
 5/277 Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib flyttes og forandres.

Island og Færøerne.

- 1936
 1/66 Island. Faxaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.
 1/68 Island. Fúskrúdsfjörður. Hafnarne Fyr midlertidig slukket.
 1/69 Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1936
 1/82 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
 1/83 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
 1/84 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-
 tjenestens Udførelse i danske Farvande.
 1/85 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
 1/86 Danmark. Stormvarsler, Vejrmedinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse
 for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
 1/87 Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.
 1/88 Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
 1/89 Danmark. Stednavne rettes i danske Søkort.
 1/90 Danmark. Dampskiberuter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over
 N.-lige Atlanterhav.
 1/91 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser
 2/145 for Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over Storstrømmen.
 1/92 Færøerne. Vejrmeding pr. Radio.
 2/146 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselsstationer.
 2/147 Britiske Øer og Nordsøen. Almindelige Oplysninger angaaende Miner.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
 OG
 REPARATIONER

★

FLYDEDOK
 FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

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' **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.

- og saa du
Carlsberg

"GAMLE"
 eller
"HOF"

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANNETABLERET 1879
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AABENRAA

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

AALBORG

CHR. JENSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon: 2256
Statstelefon 40Telgr.-Adr.:
SØBORG

FREDERICIA

JULIUS MORTENSENINDEHAVER: 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**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16Telegram-Adr.
Maritime

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

JOHS. UTZONEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
UTZON**P. JØRGENSEN & CO.**SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØRTelegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 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 1876

Aarhus

Telgr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 3

CARL HASSAGER & COIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telgr. Adr. "Hassager"

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
HOVMAND

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON:
386 & 786TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 7

TORS DAG 13. FEBRUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdal«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Steusved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jyllandia«.
A/S Ein. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

ATLANTERHAVSFARTEN

Paa den transatlantiske Passager-Takstkonference i Paris er der nu opnaaet en Overenskomst. Ifølge denne skal alle transatlantiske Rutedampere klassificeres som cabin ships og deles i 19 Klasser.

»Queen Mary« og »Normandie« kommer i 1. Klasse, og United States Line's Dampere anbringes omtrent midt paa Skalaen. Efter Forlydende vil Passager-taksterne blive forhøjet.

Cunard White Star Line har derefter tilbagekaldt sit Varsel om at ville udtræde af Konferencen.

HAAG REGLERNE OG DE SKANDINAVISKE LANDE

Onsdag samledes i Oslo Delegerede fra Danmark, Norge, Sverige og Finland til et Møde for at tage Stilling til Forslaget, som tilsigter Indførelse af Haag-reglerne i de nordiske Landes Solovgivning, og man regner med, at dette vigtige Møde bliver det sidste, for Forslaget forelægges de nordiske Landes lovgivende Forsamlinger.

Forhistorien er følgende:

Først vedtog England og Amerika visse Regler, der knyttede sig nær til den amerikanske »Harter Act« og derefter tog den internationale »Law Association« Spørgsmaalet under Behandling. Det resulterede i Mødet i Haag 1921, som vedtog Haag-Reglerne. Disse blev nu Genstand for en Konference i London 1922 og her blev man enige om visse Ændringer, som foretoges en diplomatisk Konference i Bruxelles, som derefter optog Reglerne i en international Konvention, der blev vedtaget 1923. Denne Konvention blev underskrevet af følgende Lande:

Argentina, Belgien, Estland, Frankrig, Tyskland, Storbritannien, Ungarn, Italien, Japan, Polen, Rumænien, Spanien, U.S.A. og Jugoslavien. Og den er blevet ratificeret og sat i Kraft ved national Lovgivning følgende Steder: Storbritannien, Australien, Indien, Palæstina samt i en lang Række engelske Dominions og Øer.

I Holland er de sat i Kraft ved Lovgivning og i Storbritannien ved »Act of Parliament«. I U. S. A. har Præsidenten anbefalet Senatet at vedtage Konventionen. Den franske Regering har deponeret en Tekst, som i enhver Henseende er i Overensstemmelse med Konventionen, men en i Deputeretkammeret nedsat Kommission har udarbejdet et Forslag, som paa mange og vigtige Punkter er i Strid med Haag Reglerne og som, hvis det vedtages, vil berøve Skibsrederne Fordelene ved disse Regler; yderligere vilde Forslaget have den Virkning, at der indførtes strengere Bestemmelser for Skibsfarten end dei Harter Acten indeholdte. De nordiske Lande har hidtil stillet sig afventende med Hensyn til Reglernes Optagelse i Lovgivningen, men efter den Anvendelse, de efterhaanden har faaet, er man nu mere tilbøjelig til at foretage et saadant Skridt.

Indenfor nordiske Rederkredse har der dog været visse Betænkeligheder ved at indarbejde Reglerne i selve Søloven, og man har anset det for tilraadeligt at indføre disse som et særligt Afsnit i Søloven.

Efter Forlydende vil Indførelsen i de nordiske Landes Sølovgivning ske paa følgende Grundlag: For Transporten mellem et af de fire nordiske Lande og andre Lande, som har anlagt Haag-Reglerne, gælder en særlig Lov, som i det væsentlige er en Oversættelse af Haag-Reglernes Originaltekst. For Godstransport i de indenrigske Farvande bliver der, under Forudsætning af Gensidighed mellem de fire nordiske Lande indbyrdes, i Sølovens Kapitel om Fragtkontrakter indføjet Bestemmelser, som i det store og hele dækker Haag-Reglerne, men de aftales i de nordiske Landes sædvanlige Terminologi.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Transporter mellem de fire nordiske Lande og andre Lande, som ikke har optaget Haag-Reglerne, har man tidligere ment, at der burde herske fuld Kontraktsfrihed, og hvis Parterne ikke traf særlige Aftaler, skulde Sølovens Forskrifter komme til Anvendelse. Om dette hersker der imidlertid ikke paa nærværende Tidspunkt fuldstændig Enighed, men der er Udsigt til, at man ogsaa paa dette Omraade vil naa til Enighed om et Forslag.

Men dermed er man ikke naaet til Afslutningen. Forslaget skal som nævnt forelægges de forskellige lovgivende Forsamlinger. I Sverige sker det straks efter Oslo-Mødets Slutning, i Danmark næppe før senere paa Aaret.

Det, man tilsigter, er simpelthen dette, at man søger at bringe den nordiske Søret i Overensstemmelse med visse internationale Regler.

Naar Resultatet af de fællesnordiske Bestræbelser imødeses med særlig Interesse skyldes dette, at man f. Eks. i Tyskland, hvor man har arbejdet paa at fastlægge Rejningslinierne for en Reformering af den tyske Søret, idet de gældende tyske Søretningsregler i det væsentlige stammer fra Sejlskibsfartens Tidsalder, ikke mener at kunne tage endelig Standpunkt til Haag-Reglerne, før Resultatet foreligger for Nordens Vedkommende.

Det internationale Arbejde paa Sørettens Omraade har imidlertid allerede vigtige Resultater at fremvise. Naar Haag-Reglerne optages i de nordiske Landes Sølovgivning, er man naaet et stort Skridt nærmere mod det Maal at skabe en virkelig international *jus nauticum*.

Jo fastere Regler det lykkes at gennemføre, desto større Sikkerhed for den internationale Handel og Skibsfart.

SCRAP AND BUILD I NY BELYSNING

Den danske Damper »Dania« blev forleden solgt til et engelsk Rederi, som straks har solgt den videre til Ophugning hos Petersen & Albeck i København. Denne Forretning er karakteristisk for de Transaktioner, der i den sidste Tid er foretaget af engelske Skibsredere, som ønsker at faa Del i den engelske Statsstøtte til Bygning af ny Tonnage. I Henhold til den engelske Scrap-and-Build-Plan kan der ydes billige Laan til den Skibsreder, der vil bygge ny Tonnage, men Betingelsen er, at han lader ophugge 2 Tons gammel Tonnage for hver ny Ton, han lader bygge. Loven har i de sidste Maaneder givet Anledning til stærk Efterspørgsel efter gamle Skibe, og Prisen paa Ophugningsobjekter er steget til ca. 2 Lstr. pr. Brutto-Ton. Det mest bemærkelsesværdige er, at Rederen, naar han sælger videre til Ophugningsværftet, ikke tilnærmelsesvis faar det Beløb hjem igen, som han har maattet give for det gamle Skib.

Indtil 1. Februar er af engelske Redere opkøbt 63 Skibe paa ialt 250,442 Brutto-Tons til Ophugning i Henhold til Scrap-and-Build-Planen. Af disse er de 41 paa ialt 162,714 Brutto-Tons solgt til Ophugningsværfterne, medens Rederne endnu ligger med 22 af disse opkøbte gamle Skibe, — ialt paa 87,728 Brutto-Tons, — som ikke er afsat.

SPANSK SKIBSBYGNING OG SKIBSFART

Vor Landsmand i Barcelona, Hr. Andres Rohlf, skriver til os:

Spansk Skibsfart og derigennem Skibsbygningsindustrien har i mange Aar ført en hensygnende Tilværelse. Spanien er paa næsten alle Kanter blevet udkonkurreret af udenlandske Rederier, saaledes at det i Dag kan siges, at spansk oversøisk Liniefart er nærlig Nul. I umindelige Tider har man diskuteret en Lov, som skulde gøre det muligt aller at sætte Baade i Fart paa de oversøiske Linier, især til Sydamerika.

I 1935 var 97 spanske Baade over 100 Tons oplagte. Af disse ca. 244,000 Tons Oplæggere, er imidlertid Størstedelen saa forældede, at der ingensomhelst Mulighed er for, at de igen kommer i Fart.

De spanske Værfter har i 1935 kun bygget 8 Baade paa tilsammen 18,358 Tons.

De betydeligste Skibsværfter er Sociedad Espanola de Construccion Naval, som har Værfter i flere Byer og bl. a. bygger alle de spanske Krigsskibe.

Cia. Euskalduna er det næststørste Værft og har netop bygget Motorskibene »Fernando Poo« og »Domine« til Rederiet Transmediterranea.

Union Naval de Levante i Valencia kan bygge Baade op til 16,000 Tons. Selskabet har ogsaa Værksted i Barcelona og et Værft og to Dokker i Tarragona.

Den nuværende Situation for spansk Skibsfart gør det paatvingende nødvendigt at skride til en gennemgribende Reorganisation, som bl. a. vil bestaa i en Fornyelse af den spanske Handelsflaade og Ophugning af de gamle Enheder. Det er en Kendsgerning, at de spanske Værfter bygger meget langsomt og ikke har den fornødne Erfaring i Bygning af Special-Baade, som f. Eks. Frugtbaade. Samtidig er de spanske Værfter meget dyre og kan heller ikke give den Kredit, som mange udenlandske Værfter tilbyder.

Der er derfor Forhandlinger i Gang med Udlandet om Bygning af forskellige Skibe.

Især bør det fremhæves, at man i Spanien for Tiden er meget interesseret i at opbygge en spansk Flaade af Frugtbaade, hvor Danmark jo har særlige Erfaringer, og hvor der maatte være gode Muligheder for danske Værfter.

INDKOMNE SKIBE I KØBENHAVNS HAVN I 1935

Nation	Antal	N.R.T.
Danske	19,163	4,431,416
Svenske	3,564	818,146
Norske	237	313,915
Tyske	1,208	357,158
Engelske	266	410,660
Franske	15	40,718
Finske	339	275,856
Russiske	6	4,108
Hollandske	317	207,328
Belgiske	3	9,737
Letlandske	29	34,819
Estlandske	101	44,643
Islandske	36	20,419
Amerikanske	94	297,311
Japanske	2	8,558
Græske	10	27,396
Portugisiske	1	536
Italienske	2	6,568
Polske	20	98,182
Danzigske	11	19,807
Østrigske	2	266
Rumænske	2	4,168
Argentinske	1	2,816
Bulgarske	1	2,206
Jugoslaviske	2	6,214
Tilsammen	25,432	7,452,041

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Heller ikke den forløbne Uge bragte Forandring af nogen Betydning paa Fragtmarkedet. Udgaende fra Europa er det om muligt endnu vanskeligere end før at finde passende Forretning, og da Redernes Dispositionsfrihed til at sende Tonnagen ud i Ballast til en Række af de vigtigste Markeder er begrænset af de forskellige Minimalratesystemer, er den paa denne Side disponible Tonnage meget stor. For de hjemgaende Markeders Vedkommende ligger Forholdene noget bedre, desværre ikke saa meget paa Grund af særlig stor Tonnageefterspørgsel, men som Følge af den for de vigtigste af de oversøiske Trades indførte Regulering af Tilgangen af Ballasttonnage.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

Canada/Northern Range & Gulf/Vestindien. St. Lawrence Befragterne er stadig interesserede i Tonnage for f.o.w. Lastning til U.K./Cont. paa Basis af Minimalraterne. For prompt Lastning er sluttet 33,000 Qrs. Baade fra St. John eller Halifax til p.p. U.K. til 2/-.

Fra Northern Range er det som sædvanligt Scrapjernsforretningerne, der spiller første Violin. Febr. og Marts Tonnage er sluttet til 13/6d. paa sædvanlige Betingelser til Glasgow eller Ardrossan, hvilket kan gentages. Til Japan er der lidt Stigning i Raten, som nu ligger paa omkring 13/- f.i.o. Golfen har betalt 14 6d. for Scrap til U.K. og noterer \$ 5.20 for stor Tonnage til Vestitalien.

Sukkermarkedet fra Vestindien er støt med uforandrede Rater. 7,500 Tonner fik 13/6d. fra Cuba til p.p. U.K. eller Continent for første Halvdel Marts, hvilket kan gentages. San Domingo har betalt samme Rate for 6,000 Tonner for ult. Marts Lastning.

River Plate. Dette Marked er stadig et bedrøveligt Kapitel. Til Europa er der næsten ingen Efterspørgsel, og flere Redere har derfor foretrukket for at komme væk derfra at acceptere lave Rater til Destinationer udenfor Minimalraterangen. Buenos Ayres/Japan har saaledes faaet Tonnage til 13/3d., og Up River/Pacific Kyst er sluttet til den lave Rate af 14/6d. For Up River/Montreal noteres nu kun 15/6d.

Vestkyst af Sydamerika. For Nitrat til Europa ligger Raten nominelt paa 19/6d. Chile/Galveston-Boston Range er positiv til \$3.85. Chile/Australien noterer 17/6d. for 6,000 Ts. Fosfat, og for lignende Last til Indien 20/-. Peru har faaet 8,000 Tonner i Ballast fra River Plate for Sukker til Europa til omkring 19/-.

Nordpacific. Kornafskiberne viser ingen Interesse for Tonnage. Fio Forretning til U.K. er afsluttet paa Basis af 20/6d. til 1 Lossehavn. I Transpacific Traden ligger Raterne støtte paa omkring 20/- a 21/- paa 100

Cbft. Bale til Shanghai/Dalny Range. British Columbia/Australien noterer £4,200 for 440,000 Cbft. Baad, og Pacific Kyst/Sydafrika noterer £8,000: Lumpsum for 470,000 Cbft. paa f.i.o. Basis.

Østen/Indien. Disse Markeder er stadig rolige. Soyabønner har ikke taget nogen Baad, men der cirkulerer forskellige Forespørgsler for Febr./Marts paa omkring 27/- Basis Dalny—Rotterdam eller Hamborg.

Saigon Ris fik 8,000 Tonner for sidste Halvdel April til 25/6d. via Cape, men maatte betale 6d. mere for Marts Baad af samme Størrelse. Saigon eller Kohsi-chang fik 8,000 Tonner til 8 Pladser Cuba/Vestindien til 28/6d. tidlig Marts.

Fra Burmah søges der stadig Tonnage til Continentet til omkring 25/-, ligesom Risorden Rangoon/Vancouver endnu er udækket. For sidstnævnte Ordre noteres nu 22/-.

Madras Kysten fik græsk Tonnage til 25/- for Martslastning. For moderne skandinavisk Dieselbaad noteres 26/6d. ligeledes for Marts.

Australien. Markedet er meget stille og kun 2 Baade blev sluttet i den fornøbne Uge. Begge naturligvis paa Basis af Minimalraterne. De forskellige Ore Forretninger fra Australien/Ny Kaledonien ligger uforandrede.

Sydafrika. Majs viser ingen Interesse for Tonnage. Ore Durban/Rotterdam eller Antwerpen indikerer 14/6d.

Europa. De europæiske Markeder er uforandrede sløje. Som nævnt i Indledningen er det især de udgaende Kulforretninger, der ligger vanskeligt, men heller ikke Middelhavel/Donau eller Sortehavet har noget at prale af.

Trælastmarkederne fortsætter i begrænset Maalestok med at tage Tonnage for næste Sæson Lastning til de nylig indførte Minimalrater. En Del Befragtere holder sig dog stadig tilbage, men forhaabentligt lykkes det dog ved fast Sammenhold af Rederne at undgaa, at Befragterne faar Tonnage under Minimalraterne.

Timecharter. Vestindia Markedet har ogsaa i denne Uge været op og ned. 5,500 Tonner sluttet til \$1.05 for Rundtur, 2,400 Tonner fik \$1.35 for Canadisk Rundtur.

Russerne fortsætter med at tage Tonnage, hovedsagelig græsk, til deres Trælasttransporter. 3,750 Tonner har bl. a. accepteret den helt meningsløse Rate af £575 pr. Maaned for 4/6 Maaneder.

Stor Dieseltonnage kan stadig placeres til omkring \$1.10, Levering og Tilbagelevering U.S.N.H. for 5/7 Maaneders Perioder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To nye hurtiggaende Fragtskibe England— Sydamerika

Rederiet Lamport & Holt, Liverpool, har bestilt to Motorfragtskibe i Belfast paa henholdsvis 9,000 og 10,000 Brutto Tons. De skal kunne sætte en Hastighed af 15 Knob og være i Stand til at foretage Rejsen mellem England og Sydamerika paa 2½ Uge. Begge Skibe skal ogsaa have en Række elegant udstyrede Kahytter til et begrænset Antal Passagerer.

Sovjetrusland bygger

Foruden de tre Tankskibe, som allerede er løbet af Stablen paa Sovjet Værftet Nikolajew i forrige Maaned og skal leveres færdige i Juni, er man her begyndt paa Bygning af yderligere to Tankbaade, hvis Stabelfløbning snart staar for Døren. De tre første Tankskibe bliver paa hver 10,000 Brutto Tons. De sidste to paa henholdsvis 8,000 og 10,000 Tons. Og naar disse to Skibe er saa vidt fremme, at der kan fortsættes, har man allerede Planerne til tre nye. Det er kun et enkelt Værft, der her er Tale om, men overalt i Sovjetrusland er der allerede en enorm Aktivitet paa Skibsbygningsområdet.

Den græske Handelsflaade

Grækenlands Handelsflaade, der for Størstedelen bestaar af forældede og billige Skibe, har i Aaret 1934 haft en Brutto-Indtægt paa 7,6 Mill. Lstr. i det foregaaende Aar.

Interessant er det at se, at den samlede Værdi af den græske Handelsflaade af de græske Myndigheder opgives til 5,57 Mill. Lstr., saaledes at Flaadens Indtægt i 1934 rundt regnet overstiger Flaadens Værdi med 2 Mill. Lstr. Siden 1931, da Verdensflaaden begyndte at formindskes, er Grækenlands Flaade tillaget med 22,4 pCt., og alene i et Kvartal i Fjor voksede Flaaden med 31,560 Tons.

Maskinmestrenes Generalforsamling

Maskinmestrenes Forening har afholdt ordinær Generalforsamling i Odd Fellow-Palæet. Formanden, Maskinmester K. A. Rasmussen, aflagde Beretning om Virksomheden i 1935.

Foreningen tæller nu ialt 3776 Medlemmer mod 3750 i Fjor. Ledigheden er gaet betydeligt ned siden 1932, da man havde 247 ledige Medlemmer. Nu er Ledigheden kun paa 108 Mand, og i 1935 var der 157 ledige Maskinmestre, som oppebar 58,000 Kr. i Understøttelse.

Kronprinsesse Ingrid døbte Rutebaaden

I Frederikshavn var der Fest i Fredags. Skibsværftet havde en stor Dag, den nye Rutebaad Frederikshavn—Gøteborg skulde døbes, og selve Kronprinsesse Ingrid gav den sit eget Navn.

Foran Beddingen, hvor det nye Skib stod parat til at glide i Vandet, var rejst en Tribune, smykket med svensk-danske Flag. I Overværelse af Hundreder af Indbudte fra baade Danmark og Sverige foretog Kronprinsessen den højtidelige Daab herfra og udtalte, idet Champagneflasken knustes: Jeg døber dig Kronprinsesse Ingrid og ønsker dig Held og Lykke paa din Færd. Derefter satte Skibet sig i Bevægelse ud mod Vandet.

Senere samledes et stort dansk-svensk Selskab til Fest paa Hotellet. En ægte svensk-dansk Dag var det.

Dansk-Amerikanerne og Amerikalinién

Fra San Francisco er der indløbet følgende Telegram: Generalkomiteen for Kaliforniens Brodersamfunds Løger, repræsenterende Tusinder danske Familier, udtrykker sin Forførelse over Regeringens Kendelse angaaende Amerika-Linién. Er det muligt, at Danmark som Søfartsnation med de ældste Traditioner og netop nu, da Turiststrømmen gaar mod Skandinavien, ikke har Raad til at opretholde den transatlantiske Linie i Lighed med andre europæiske Nationer, som alle kan bygge nye Skibe?

Vi haaber, at Kendelsen ikke er endelig.

Rudolph Olsen, Sekretær.

Kuludførslen over Gdynias Havn i December Maaned 1935

Der udførtes i December Maaned 1935 over Gdynias Havn 372,415.9 T. Kul — deraf til Danmark 19,376 T. — mod 485,295 T. — deraf til Danmark 20,605 T. — i November Maaned.

Skibstrafik og Vareomsætning over Gdynias Havn i December Maaned 1935

En Maanedsherbetning for December Maaned vedrørende Gdynias Havn viser, at der indløb i Maanedens Løb 428 Skibe med 396,844 N.R.T. mod 463 Skibe med 425,713 N.R.T. i November Maaned.

Vareindførslen androg i December Maaned 149,279 T. mod 111,434 T. i November Maaned. Vareudførslen 491,734 T. mod 617,819 T. i November Maaned. Den samlede Om sætning var saaledes 641,013 T. mod 729,283 T. i November Maaned.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Januar 1936

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne sig i Januar 1936, sammenlignet med samme Maaned i Fjor, saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	1103	1,900,279	886	1,435,306
1935	1050	1,707,498	856	1,367,790
Forskel ...	+53	+192,781	+30	+67,516

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	1239	1,466,290	931	1,687,706
1935	1294	1,462,923	835	1,433,376
Forskel ...	+55	+3,367	+96	+254,330

I Januar 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam 212,573 Tons større og 252,400 Tons mindre end til Antwerpen.

Det nye Skibsværft i Gdynia

Den polske Presse meddeler nu forskellige Enkeltheder om det planlagte nye Skibsværft i Gdynia. Omfanget af det nye Værft bliver paa ca. 48 ha., deraf er 38 ha. Land- og 10 Vandflade. Man har allerede uddybet et Bassin paa 9—10 Meter og en 400 Meter lang Kaj er bygget, den skal dog senere udvides til 1,000 Meter. Man haaber at kunne være saa vidt fremme, at Værftet kan aabnes i Begyndelsen af 1937, eller at i det mindste en Del af det til den Tid kan lages i Brug.

»King George«

Engelske Blade meddeler, at Cunard-Linién principielt har besluttet at bygge et Sosterskib til Kæmpedamperen »Queen Mary«, der snart er bygget færdig. Det andet Skib skal føre Navnet »King George«.

Svendborg Navigationsskole

Eksamen ved Svendborg Navigationsskole afholdtes fra 16. December til 16. Januar med følgende Resultat:

Styrmandseksamen. (Højeste Points 203. For at bestaa 87). Vagn Nygaard, Aarhus, 165; F. Bech-Petersen, Kolding, 158; P. C. Nielsen, Thuro, 150; Ad. W. Mathiessen, Aaben-

raa, 149; M. E. Andreasen, Thuro, 144; Holger Kjoller, Rønne, 138; H. A. Jørgensen, Karrebæk, 125; P. K. Jeppesen, Nykøbing F., 112; K. V. Kræmmer, Svendborg, 93.

Skibsførereksamen. (Højeste Points 168. For at bestaa 84). Alf. B. Hegelund, Fredericia, 137; Har. V. Kristensen, Nykøbing M., 134; Erik H. Boye, Nyborg, 134; Svend K. Pedersen, Thuro, 120; Johann E. Paulsen, Dybbøl, 117; Henry E. Knudsen, Aarhus, 112; Hans P. Bjerre, Bovbjerg, 108; Johan E. Ryge, Nykøbing F., 92; Michael Weile, Nyborg, 92; Skjold A. Hansen, Taasinge, 91.

Proven som Radiotelegrafist, II. M. Schmidt, København, 7,0; S. P. Mohr, Randers, 6,7; H. C. Petersen, Thisted, 6,6; H. Kylesbech, Læsø, 6,3; C. Birkholm, Ærøskøbing, 5,9; I. J. Jensen, Svendborg, 5,6; H. F. Heinesen, 6,6; H. K. Hansen, 6,2; K. Kanstrup, 5,9.

Proven som Radiotelefonist. H. Kylesbech, 6,8; M. Schmidt, 6,8; I. J. Jensen, 6,3; H. K. Hansen, 6,3; K. Kanstrup, 5,3; C. Christensen, 5,8; H. M. S. Hansen, 5,3.

Eksamensafslutning og Translokation fandt Sted paa Skolen Torsdag den 16. Kl. 3 Efterm. Eleverne sang »Du danske Mand«, hvorefter Forstander Rasmussen og Medlem af Navigationseksamenkommissionen, Kapt. Guldhammer talte til og for Eksaminanderne og Navigatorstanden. Kapt. Guldhammer uddelte derefter Eksamensbeviserne.

Udviklingen af den estniske Handelsflaade

I Løbet af Aaret 1935 er den estniske Handelsflaade blevet forøget med 16,669 B.R.T. og var 1. Januar 1936 paa 143,000 B.R.T. Næsten alle Skibe var beskæftiget, saaledes at man i Vinter for første Gang i mange Aar kan tale om at der kun er oplagt en ganske ubetydelig Tonnagemængde. I Begyndelsen af indeværende Aar forestaar der Oprettelse af nye Rederier. Man venter i de nærmeste Dage Oprettelsen af et Selskab, der skal tage sig af Trafiken mellem Reval og Stockholm, og desuden forventes Oprettelse af et Rederi af Motorsejlere. Den estniske Regering har erklæret sig beredt til at yde langvarige Laan for at lette Forholdene for den mindre Skibsfart.

Aarsberetning for Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen i Svendborg har udsendt sin Aarsberetning for 1935, hvori det bl. a. hedder: Vinterskolen har været besøgt af ca. 50 Elever. Undervisningstiden blev paa Grund af den milde Vinter ret kort, ca. 2½ Maaned.

Skibsfører S. Pedersen, Aalborg, tiltraadte 1. Maj 1935 Stillingen som Lærer ved Sømandshøjskolen. Det lykkedes efter Skolens Slutning at skaffe Hyre til alle Eleverne. Sommerskolen havde i Aar 18 Elever. Det kneb lidt med at skaffe Hyre, men det lykkedes omsider paa 2 nær. Der har i Aarets Løb boet ca. 1100 Personer, deraf 153 Sømand, paa Sømandshøjskolen.

Vinterskolen varer fra 1. November til 31. Marts. Endvidere er der Sommerskole for Begyndere fra April—Juli. Undervisningen omfatter: Praktisk Sømandsskab og Sløjd, Dansk, Regning, Geografi, Signaltjeneste, Sundhedslære og nogle Foredrag.

Islands Dampskibsselskab

Det islandske Dampskibsselskab har udsendt sin Fartplan for Sejladsen fra København til Island. Det fremgaar heraf, at der i Tiden Januar—Juli er 32 Afsejlinger fra København—Hamborg—Antwerpen—London—Hull og Leith. Dampskibene »Lagarfoss«, »Bruarfoss« og »Gullfoss« udfører 15 Ture fra København, alle via Leith, medens »Dellifoss« og »Godafoss« besøger Trafiken fra Hamborg via Hull, og »Selfoss« fra Antwerpen via London.

Dansk Bjærgningsarbejde ved Las Palmas

Svitzers Bjærgningsentreprise vil efter al Sandsynlighed faa overdraget det meget betydelige og vanskelige Bjærgningsarbejde at hæve en spansk Passagerdamper, der er sunket ud for Las Palmas paa de kanariske Øer.

Det smukke Skib, der hedder »Ciudad de Malaga«, er hjennehørende i Barcelona, det er paa 1,550 Brutto Tons. Skibet tilhører det spanske Rederi »Compania Transmediterranea«. »Ciudad de Malaga« er lidt mindre end vore Aarhusbaade, og er et til Passagertrafik bygget Dieselmotorskib af ret ny Dato.

Kommer Bjærgningen i Stand, vil det blive »Valkyrien«, der er stationeret i Lissabon, der vil komme til at lede den.

Trafikken i Rouen Havn i 1935

Den af Rouens Havnedirektion udgivne Statistik viser, at ogsaa i 1935 har Havnen hævdet sin Plads som den første Handelshavn i Frankrig.

Den totale Trafik udgør som i Fjor 13 Millioner Tons, hvoraf 8 Millioner Tons falder paa den maritime Trafik og 5 Millioner Tons paa Flodtrafiken.

Havnen har i 1935 været anløbet af 4055 Skibe med en samlet Tonnage af 3,957,511 net, hvoraf 137 danske Skibe med 150,377 Tons net og med 220,000 tons Gods.

Importen, der beløb sig til 6,400,000 Tons, bestod hovedsagelig af (angivet i 1000 Tons):

Kul og Anthracite	3025
Benzin, Petroleum og andre Oljer	1011
Phosphate	160
Erts	170
Træ og Props	247
Papir og Papirmasse	358
Vin og Alcohol	822
Korn, Mel og Frugt	175
Godning	28

Medens der i Aaret blev eksporteret 1,587,680 Tons, hvoraf hovedsagelig (angivet i 1000 Tons):

Bunkerkul	56
Bunkerolje etc.	435
Erts	65
Cement, Gibs og Sand	200
Metal og Maskiner	172
Korn (Hvede), Mel	295
Tomme Vinfade	154

For Kulimportens Vedkommende opgives følgende Tal (i 1000 Tons):

England	2,000
Tyskland	433
Polen	259
Rusland	128
Tonkin	174

En stor Del af den eksporterede Hvede er gaaet til Danmark.

14—15,000 Søfolk

Man regner med, at der paa den danske Handelsflaade er 14—15,000 Søfolk, deraf 10—11,000 paa de større Skibe og 3—4,000 i de smaa Skibe.

Korsør-Kaptajns Gave til Kronprinsesse Ingrid

Kaptajn *Christian Almsted*, Korsør, Fører af S.S. »Argo», har skænket Kronprinsesse Ingrid en sjælden smuk Velkomsthilsen.

I ledige Stunder har han bygget en statelig Fuldrigger, 7 Fod lang og rigget efter alle Sejl-Kunstens Regler, og den er nu blevet ophængt i den svenske Kirke i København.

Den 60-aarige Kaptajn har tidligere bygget 3 lignende Skibe.

Amerikas første Frihavn

Som meddelte før bekendtgjorde Amerikas Handelsminister Roper fornylig i Washington, at Regeringen havde udstedt en Bevilling til New York City til at oprette en Frihavn ved Stapleton paa Staten Island.

Tanken om en Frihavn har været diskuteret længe i Amerika, og der har været ikke saa lidt Modstand. Nu har Regeringen imidlertid besluttet sig til et Forsøg, og hvis Udfaldet bliver tilfredsstillende, vil der utvivlsomt blive oprettet flere Frihavne langs Amerikas Kystlinie.

Der vil til at begynde med blive opført fem Dokker samt et Kæmpe-Pakhus, der skal koste 3,500,000 Dollars. Omkostningerne ved hele Foretagendet regner man med vil blive ca. 4,600,000 Dollars.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleoen søsattes Lørdag et Dieselmotor-Passager- og Fragtskib, Værftets Byggenummer 622, bygget for Regning Aktieselskabet Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Ronne. Skibet, der bygges til Bureau Veritas' højeste Klasse, er bestemt til Passager- og Fragtfart paa Ruten Ronne-København. Dets Hoveddimensioner er følgende: 249' 0" × 40' 0" × 23' 6" til Awning-dæk, og Bæreevnen er ca. 500 tons d.w. Det forsynes

med en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 2250 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet, samt en Del indbudte Gæster, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbes af Fru Direktør Th. Lund, fik Navnet »Hammershus».

Nyt Grønlands-Selskab stiftet

Paa et Møde forleden stiftedes et nyt Grønlands-Selskab »Nordlyset» med Hjemsted i København. Der skal indkøbes et Motorskib »Arctic» for en Pris af 125,000 Kr. Skibet er Moderskib og har 6 Motorfarløjer om Bord, som sættes ud paa Fangst ved Grønland.

Ekspeditionen vil beskæftige 75—100 Mand.

Oversigt over Antallet af Skibe samt Tonnagemængden indgaaet til Rotterdam i December 1935

Nationalitet	Antal Skibe	Netto-Tons
U. S. A.	16	55,104
Belgien	1	1,239
Brazil	1	4,965
Danmark	13	22,373
Tyskland	312	426,102
Estland	4	4,260
Finland	12	12,542
Frankrig	50	74,016
Grækenland	21	46,677
Storbritannien	159	295,175
Ungarn	2	5,097
Italien	17	48,629
Jugoslavien	11	27,288
Japan	7	34,898
Lettland	6	7,897
Holland	224	281,876
Norge	67	134,602
Panama	2	6,642
Polen	5	3,518
Portugal	2	2,752
Rusland	24	42,813
Spanien	22	44,699
Sverige	74	79,141
Ialt indgaaet	1,052	1,662,305

PERSONALIA

Kommandører af Dannebrog

I Anledning af Stabelafløbningen i Frederikshavn udnævntes den svenske Skibsreder, Direktør for Svensk-Amerikalinie Konsul *Axel Jonsson*, og den danske Generalkonsul i Gøteborg, *Holger Holm*, til Kommandører af Dannebrog.

50 Aar

Kaptajn *A. Dissing Sørensen* fyldte 11. Februar 60 Aar. Kaptajn Dissing Sørensen er ansat i Dampskibsselskabet Dannebrog og har bl. a. været Fører af Damperen »Ama-lienborg».

Dødsfald

Føreren paa D. F. D. S.'s Damper »Magnus», Kaptajn *K. M. Hjorth* er pludselig død om paa Bord sit Skib paa Rejse fra Memel til Tallinn. Kaptajn Hjorth blev 58 Aar gammel.

Havneingeniør *Jacob Sørensen*, der har bygget Havne rundt om i Danmark, bl. a. i Hundested og Lynæs og for Tiden arbejdede med et Projekt for Fredericia Havn, er død 50 Aar gammel.

POSITIONSLISTE PR. 11. FEBRUAR 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Harwich Ruten.
s.s. *Aalborg*, ank. Stettin 11.2.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Coruna 8.2. til Huelva.
m.l. *Aase Mærsk*, ank. Philadelphia 30.1.
s.s. *Aase*, pass. Dungeness 2.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kobe 11.2. udg.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Manchester 25.1.
s.s. *Agnete*, afg. Dungeness 26.1.
s.s. *Alabama*, afg. Madeira 1.2.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alice*, ank. Sete 30.1.
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 31.1.
s.s. *Algarve*, afg. Antwerpen 1.2.

m.s. *Almena*, pass. Gibraltar 1.2.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, afg. Suez 10.2. til Djibouti udg.
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Baltimore 5.2.
s.s. *Amalienborg*, oplagt Aalborg.
m.s. *Amerika*, J. Borch, afg. Los Angeles til Panamakanalen 4.2. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Port Said 30.1.
m.l. *Anna Mærsk*, ank. Yokohama 16.1.
s.s. *Anna*, ank. London 4.2.
m.s. *Annam*, V. Kragelund, ank. Port Sudan 12.2. udg.
s.s. *Anne*, ank. Clyde 25.1.
m.s. *Arizona*, afg. Kambo 8.1.
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Zeebrügge 26.1.
m.s. *Asia*, H. S. Hansen, ank. Dunkirk 9.2. udg.
s.s. *Asko*, Langlykke, ank. Svendborg 9.2.
s.s. *Aslang*, pass. Gibraltar 15.1. p. R. t. Jaffa.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. 2. 36

LONDON	22,40	MADRID	62,20
NEWYORK	448,00	AMSTERDAM	307,90
BERLIN	182,35	STOCKHOLM	115,65
PARIS	30,00	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,40	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	148,10	PRAG	18,95
ROM	37,15	WARZAWA	86,08

m.s. *Asnæs*, Ankensen, afg. Mersey 5.2.
 m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Rotterdam 6.2.
 m.s. *Asbjørn*, Bjærck, ank. San Pedro 5.2.
 m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, ank. Hongkong 12.2 udg.

B

s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.l. *Bente Mærsk*, afg. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Bergenhus*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bes*, pass. Brunsbüttel 1.2.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. New York 12.1.
 s.s. *Betty*, afg. Rouen 3.2.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. 31,40 Nord, 39 Vest 12.2. p. R. t. Gulport.
 s.s. *Birgitte*, ank. Sfax 28.1.
 s.s. *Birte*, Pedersen, pass. 41° 40' N. — 26° V. 8.2. p. R. t. Boston Mass.
 s.s. *Bodil*, afg. Plymouth 3.2.
 s.s. *Bohal*, Hansen, afg. Kbhvn. 8.2. til Danzig.
 m.s. *Boringia*, H. I. Væring, ank. Antwerpen 12.2. udg.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Suez 7.2.
 s.s. *Brasilien*, afg. Buenos Ayres 1.2.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Marseilles 8.2.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 9.2.
 s.s. *Britta*, afg. Immingham 3.2.
 s.s. *Broholm*, ank. Casablanca 4.2.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Philadelphia 8.2. til Guantamano.
 s.s. *Brynhild*, ank. Kolding 5.2.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, afg. Pernambuco 22.1.
 m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. London 9.2. hjg.
 s.s. *Carmen*, afg. Raumo 3.2.
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Gibraltar 26.1.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.1.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Cape Lecuwin p. R. t. Dakar 22.1. hjg.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Durban 5.2. til Bunbury.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Boston 6.2.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, afg. Aarhus 9.2. til Danzig.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Kbhvn. 8.2.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, ank. Newcastle N.S.W. 9.2.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Palestina 23.1.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Danzig 13.2. til Bayonne.

D

s.s. *Dania*, afg. Stettin 9.2. til Reykjavik.
 s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, pass. Gibraltar 30.1.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Durban til Dakar 11.2. hjg.
 s.s. *Delaware*, afg. Gdynia 4.2. til Oslo.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Valencia 3.2.
 s.s. *Douro*, afg. Kbhvn. 5.2. til Königsberg.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Gibraltar 31.1.
 s.s. *Edith*, afg. Bordeaux 3.2.
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Manchester 23.1.
 s.s. *Egholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Pensacola 8.2. til U.K.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Antwerpen 27.1.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Sete 9.2.
 s.s. *Elsborg*, ank. Gdynia 9.2.
 s.s. *Emanuel*, ank. Santander 10.2.
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Tandjong Oxban 25.1.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Emden 19.1.
 s.s. *Energi*, afg. Bilbao 10.2. til Britton Ferry.
 m.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, afg. Blaye 8.2. til Burntisland.
 s.s. *Enigheden*, afg. Swansea 10.2. til Cherbourg.
 s.s. *Erindring*, afg. Stettin 8.2. til Florø.
 s.s. *Erna*, ank. Valencia 28.1.

m.s. *Erria*, E. Mouritzen, ank. København 12.2.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Bowarter 28.1.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Kalundborg 11.2. til Nordenham.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, ank. Sunderland 7.2.
 s.s. *Estrid*, afg. Port Bouet 24.1. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. Puntarenas til Los Angeles 4.2. udg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 m.s. *Fionia*, A. Rasmussen, ank. København 10.2.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Cardiff 10.2.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Nice 8.2.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freya*, afg. Vestervik 24.1.
 s.s. *Frode*, afg. Kbhvn. 4.2.

G

s.s. *Garonne*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Georgia*, afg. Burntisland 27.1.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Cardiff 11.2.
 s.s. *Gerda*, pass. Gibraltar 28.1.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Hongkong 26.1.
 s.s. *Gorm*, afg. Liverpool 5.2.
 s.s. *Grete*, pass. Oran 2.2.
 s.s. *Grønland*, Fischer, afg. Casablanca 3.2.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Newportnews 28.1.
 s.s. *Gudrun*, ank. Alexandria 27.1.
 s.s. *Gunhild*, pass. Dungeness 1.2. p. R. t. Goole.
 s.s. *Gunver*, afg. Nordenhamn 4.2.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. New York 21.1.
 s.s. *Gyda*, afg. Clyde 31.1. til Jaffa.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Heroen 10.2.
 s.s. *Hafnia*, afg. Nordenham 9.2. til Kbhvn.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Antwerpen 28.1.
 s.s. *Harald*, afg. Danzig 7.12.
 s.s. *Harriet*, pass. Dungeness 2.2.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Dungeness 3.2.
 m.s. *Herdis*, afg. Algier 27.1.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hilde*, afg. Alexandria 23.1. til Haifa.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Bergen 29.1.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. København til Hull 11.2. hjg.
 m.s. *Indien*, Broner, pass. Tangier 30.1.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Karrebæksminde 8.2.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Nice 24.1. til Valencia.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 22.1.
 s.s. *Inger*, afg. New York 2.2.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Skien 10.2.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
 s.s. *Ivar*, ank. Kbhvn. 31.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Gdynia-Danmark Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Port Said 24.1.
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Rotterdam 22.1.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, ank. Antwerpen 11.2. udg.
 s.s. *Jenny*, ank. Helsingør 2.2.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Kalundborg 30.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Themsen 26.1.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Alexandria 26.1.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Gibraltar 5.2.
 m.s. *Jullandia*, A. Topp, afg. Singapore til Penang 11.2. hjg.
 s.s. *Jutta*, pass. Ushant 5.2.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Gdynia 7.2.

K

s.s. *Karen Toft*, ank. Danzig 10.2.
 s.s. *Kai*, Friis, afg. Danzig 8.2. til Rouen.
 s.s. *Karla*, ank. Kbhvn. 4.2.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, ank. Norfolk Va. 2.2.
 s.s. *Kirsan*, ank. Alexandria 25.1.
 s.s. *Kirsten*, ank. Goole 1.2.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Kbhvn. 2.2.
 s.s. *Knud*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle-Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, C. V. Frederiksen, afg. Port Said til Marseilles 9.2. udg.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Sønderborg 29.1.
 s.s. *Laura*, afg. Porland 24.1.
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Capella au Bois 28.1.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Antwerpen 28.1.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Antwerp 24.1.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Piræus 8.2.
 s.s. *Lilian*, ank. Åbo 4.2.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Oporto 8.2.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 8.2.
 m.s. *Louisiana*, afg. Buenos Ayres 13.1.
 s.s. *Lynæs*, i Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, ank. Kbhvn. 4.2.
 s.s. *Maja*, afg. Oran 4.2.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, ank. Nakskov 9.2.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. New York 1.2. til Africa.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Mogadiscio 31.8. til Colombo.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Donges 28.1.
 s.s. *Marie*, afg. Valencia 30.1.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Barry 9.2.
 s.s. *Maryland*, afg. Baltimore 4.2. til Newport News.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Alexandria 18.1.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Singapore til Bangkok 11.2. udg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Møen*, Kbhvn.-Stege-Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Nantes 5.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Arcachon 10.2.
 s.s. *Najaden*, afg. Oran 4.2.
 s.s. *Nancy*, afg. Korsør 4.2.
 s.s. *Nautic*, ank. Sagunto 4.2.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Drammen 10.2.
 s.s. *Nelly*, afg. Antwerpen 4.2.
 s.s. *Neptun*, ank. Liverpool 4.2.
 s.s. *Nerma*, afg. Valparaiso 25.1.
 s.s. *Nevada*, afg. Vejle 6.2.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Dairon 30.1.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Philadelphia 22.1.
 s.s. *Ninna*, afg. Tolkis 3.2.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Shanghai 27.1.
 m.s. *Nordbo*, ank. Liverpool 26.1.
 s.s. *Nordborg*, afg. Casablanca 10.2.
 s.s. *Norden*, pass. Southend 1.2.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Iquique 6.1. til Honolulu.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Genoa 29.1. til New York.
 m.s. *Nordhval*, afg. Jacksonville 29.1. Tocopilla.
 m.s. *Nordkap*, afg. Santos 16.1.
 s.s. *Nordlys*, ank. New York 31.1.
 m.s. *Nordpol*, ank. Victoria 25.1.
 s.s. *Nordsoen*, pass. Kbhvn. 4.2.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Janeiro 10.2.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, afg. Liverpool 8.2.
 s.s. *Olga S.*, ank. Jaffa 16.1.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Casablanca 30.1.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 7.2.
 m.s. *Oregon*, afg. Rio 27.1.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Lysaker 7.2. til Burntisland.

P

m.s. *Panama*, A. Juul Christesen, ank. Sydney 27.1. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Algeciras 7.2. til Sfax.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, pass. Gibraltar 4.2.
 m.s. *Peru*, A. Berg, afg. Dakar til Yokohama 7.2. udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Savannah 16.1.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Aalborg 8.2. til Stockholm.
 s.s. *Primula*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Danzig 25.1. til Toulon.

R

s.s. *Randi*, pass. Wight 2.2. p. R. t. Teneriffa.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. London 29.1.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Dakar 10.2.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Glasgow 30.1.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Merca 29.1.
 s.s. *Scandia*, ank. Odense 9.2.
 s.s. *Scotia*, pass. Brunsbüttel 8.2. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Verawall 10.2.
 m.s. *Selandia*, pass. Dover p. R. t. St. Thomas 11.2. udg.
 m.s. *Siam*, ank. Nakskov 2.2. udg.
 s.s. *Signe*, ank. Kbhvn. 31.1.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Marseilles 7.2.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Newport Mon 10.2.
 s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Bayonne 13.2. til Port Talbot.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Casablanca 26.1.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 7.2.
 s.s. *Stal, Larsen*, afg. Batavia 7.2. til Dakar.
 s.s. *Stella*, afg. Svendborg 4.2.
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Cristobal 5.2.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Danzig 6.2.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Bordeaux 25.1.
 s.s. *Svanhild*, afg. New York 1.2.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, afg. Antwerp 4.2.
 s.s. *Søborg*, afg. W. Hartlepool 8.2.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn. sønderjydske Havne.

T

s.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Capetown forv. 18.2.
 s.s. *Taarnholm*, afg. Danzig 12.2.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Buenos Aires 11.2.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Tuborg 8.2.
 s.s. *Tekla*, ank. Antwerpen 28.1.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Aalborg 11.2. til Menstad.
 s.s. *Tennessee*, forv. afg. New York 18.2.
 s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, afg. Helsingør 4.2.
 m.s. *Tongking*, N. Wolff-Jørgensen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Okohama 3.2. udg.
 s.s. *Tove*, ank. Danzig 29.1.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. West Hartlepool 8.2.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Boness 11.2. til Faxe Ladeplads.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, afg. Kbhvn. 8.2.
 s.s. *Tyr*, afg. Antwerp 16.2.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, pass. Christobal 1.2.
 s.s. *Uranienborg*, pass. Flores 6.2.

V

s.s. *Vendia*, ank. Aabenraa 10.2.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Tyne 30.1.
 s.s. *Viborg*, pass. Ushant 10.2.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Tyne 5.2.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, ank. London 2.2.
 s.s. *Virginia*, afg. Kbhvn. 23.1.
 m.s. *Vistula*, Kbhvn.-Oslo Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Blyth 8.2.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. W. Hartlepool 29.1.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

DAMPSKIBSSELSKABET
PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmalld"
Amaliegade 36

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR. ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter

Skibsklarering
Kommission

HELSEINGØR

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

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6



Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5801. København K.

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

**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.
WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

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

Telefoner { Grimsby No. 6621
{ Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

1, Brazil Street . . . Manchester
7, Chapel Street . . . Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway Bradford
"York House",
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock Immingham

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 12. Februar 1936.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

312. Sverige. Väderön. Timmernabben. Lodsudkigsstation lukket paa Grund af Isforholdene.
(U. f. s. Nr. 6/331. Stockholm 1936.)
Lodsudkigsstationen paa *Väderön (Timmernabben Lodseri)* paa c. $56^{\circ} 56'_{,S}$ N. $16^{\circ} 29'_{,7}$ E. er lukket paa Grund af Isforholdene.
313. Sverige. Arkö—Mem. Stegeborg Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 6/330. Stockholm 1936.)
Stegeborg Fyr paa c. $58^{\circ} 27'$ N. $16^{\circ} 36'$ E. er slukket for Vinterperioden.
314. Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 6/329 og 6/389. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er inddraget for Vinterperioden:
Lilljungfruns anöringsboj c. $61^{\circ} 16'$ N. $17^{\circ} 28'$ E. *Myran* c. $61^{\circ} 36'$ N. $17^{\circ} 28'$ E.
315. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 6/328. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kyrkhälludden c. $63^{\circ} 29'$ N. $19^{\circ} 37'$ E. *Järnärs—Sandö. Reveln östra og västra.*
316. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokalla. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/99. Helsingfors 1936.)
Ulkokalla Fyr paa c. $64^{\circ} 20'$ N. $23^{\circ} 27'$ E. er slukket for Vinterperioden.
317. Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Valsörarne c. $63^{\circ} 25'$ N. $21^{\circ} 04'$ E. *Norrskär. Strömmingsbådan. Sälgrund.*

- 318. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/100. Helsingfors 1936.)
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*. *Brobanken*. *Eklund*. *Östman*. *Tunnmelsö övre* og *nedre*.
- 319. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/101. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Tärngrund c. 62° 21' N. 21° 14' E. *Brandskogsudd*. *Kaskö övre* og *nedre*.
- 320. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/97. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Ristikari (Kirsta) c. 60° 46' N. 21° 15' E. *Haanperänkari*. *Syvänsalmenkari*.
- 321. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Kolskär Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/106. Helsingfors 1936.)
Kolskär Fyr paa c. 60° 15' N. 20° 53' E. er slukket for Vinterperioden.
- 322. Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/117. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Aukkoluoto c. 60° 21' N. 21° 43' E. *Ruotsalainen*. *Kettunua*. *Ämmänletto*. *Palva*. *Bockholm*. *Saviletto*. *Friisilä*. *Kaaskeri*. *Lypertö lotsstuga*.
- 323. Finland. Finske Bugt. Barösund—Porkkala. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/86. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Vormö-Högholm c. 60° 01' N. 24° 14' E. *Stora Ängstö*. *Elgsö*. *Påvskär*. *Barösunds lotsstuga*. *Sparvholm*. *Hyklösund*. *Svartö-Höganäs*. *Djupkuoo*. *Busö*. *Espskär övre* og *nedre*. *Julö*. *Furuholm*. *Köön*. *Aspharu*. *Kalvholm övre* og *nedre*. *Stengrund*. *Toärminne övre*, *östra* og *västra*. *Hundhälet*. *Andalskär*.
- 324. Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib inddraget for Vinteren.**
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Fyrskibet *Helsinki* paa c. 59° 56' N. 24° 56' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 325. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/84 og 3/118. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Björkholm c. 60° 09' N. 25° 02' E. *Häsnäs kanal*. *Koholm*. *Kalvholm (Vasikka-saari)*. *Skanslandet*.
- 326. Finland. Finske Bugt. Söderskär. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/85. Helsingfors 1935.)
Söderskär Lodsudkigsstation er lukket for Vinterperioden. c. 60° 07' N. 25° 25' E.
- 327. Finland. Finske Bugt. Kalbådagrund Fyrskib inddraget for Vinteren.**
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Fyrskibet *Kalbådagrund* paa c. 59° 58' N. 25° 36' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 328. Finland. Finske Bugt. Kuorsala-Uuras. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/89, 3/90 og 3/91. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Mustamaa norra og *södra* c. 60° 27' N. 27° 32' E. *Pisinsaari*. *Lilla Fiskaren*. *Halli*. *Kiuseri*. *Vulkko*. *Hemminginletto*. *Rödholm*. *Pukko*. *Santio*. *Parrio*. *Ristiniemi*. *Orisaari*.

- 329. Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/88. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Itäpaalu c. 38' N. 28° 35' E. *Patteri övre* og *nedre*. *Ravansaari övre* og *nedre*.
Humallahti övre og *nedre*. *Pinkeli*. *Tapola*. *Uuraanportti norra* og *södra*. *Tuppuransaari*.
Kuninkaansaari.
- 330. Finland. Finske Bugt. Viipuri-Uuras. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/87. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Turunsilla c. 60° 43' N. 28° 44' E. *Viipuri (Viborgs) övre* og *nedre*. *Ämmänpaalu*.
Ämmänkivi. *Kuposenkivi*. *Kuposensaari*. *Pikarluoto*. *Leppäluoto*. *Sekundankivi*.
Kilpisaari övre og *nedre*.
- 331. Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/92. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinteren:
Virtaniemi c. 60° 21' N. 28° 37' N. *Kunninkaanniemi övre* og *nedre*. *Alvatin-*
niemi. *Ruonti*. *Verkkoluoto*. *Särkkäluoto*.
- 332. Finland. Finske Bugt E.-lige Del. Lodsudkigsstationer lukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 3/93. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er lukket for Vinterperioden:
Koivisto. *Uuras*. *Pitkäpaasi*. *Kuorsalo*. *Hamina*.
- 333. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Ankeromraade udvidet.**
(N. f. S. Nr. 5/424. Berlin 1936.)
Det Omraade, hvori det er forbudt at ankre SE. for *Pelzerhaken* Fyr, er udvidet, og Grænserne for Omraadet er nu, som følger:
En Linie fra den W.-lige store Radiomast til Punktet 54° 04' 24" N. 10° 52' 58" E., derfra en Linie til Punktet 54° 04' 36" N. 10° 54' 28" E. og endelig herfra en Linie til den E.-lige store Radiomast.
(E. f. S. Nr. 25/1425 1931. Kort Nr. 292.)
(Se Tillæg.)

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

- 334. Danmark. Sundet. Stubben N. Sømærke genudlagt.**
Den hvide Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, *Stubben N.*, paa 55° 44' 18" N. 12° 37' 59" E. er atter paa Plads og i Orden.
(E. f. S. Nr. 5/308 1936.)
- 335. (T). Danmark. Sundet. Kalveboderne. Afmærkning kan ikke forventes i Orden.**
Afmærkningen i *Kalveboderne* kan paa Grund af Is ikke forventes at være paa Plads.
- 336. (P). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.**
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning med Geværer og Rekylgeværer den 2., 3. og 4. Marts d. A.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/36 1936.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 337. Norge. Varangerfjorden. Vadse Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.**
(B. f. F. Nr. 3. Oslo 1936.)
Taagesignalet ved *Vadse Fyr* paa c. 70° 04' N. 29° 44' E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 4/268 1936.)
- 338. (T). Norge. Skråven Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**
(B. f. F. Nr. 3. Oslo 1936.)
Skråven Radiofyr paa c. 68° 09' N. 14° 39' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
- 339. Danmark. Graadyb. Fyrbelysning forandret.**
Nedennævnte to Fyr ved Indsejlingen til *Esbjerg* er tændt den 10. Februar d. A.:
1. *Fano Lo* Vinkelfyr tæt N. for Sejlrenden til *Fano* paa 55° 27' 51",₇ N. 8° 25' 01",₂₈ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1½^s, Blink c. ½^s, Mørke c. 1^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm. Lysevne: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,5 Sm for grønt Lys. Et hvidt Taarn med et rødt Bælte anbragt paa et Fundament i Vandet. Fyret lyser, som følger:
a. Hvidt i Pejl. fra c. 41° til c. 242°. c. Hvidt i Pejl. fra c. 306° til c. 317°.
b. Grønt i — - c. 242° - c. 306°. d. Rødt i — - c. 317° - 41°.
2. *Mejlsand Fyr* paa *Mejlsand Grund* paa 55° 28' 33",₆ N. 8° 24' 19",₉ E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink c. 1/3^s, Mørke c. 2²/3^s. Flammens Højde: 7 m Synsvidde: 6,5 Sm. Lysevne: 6,5 Sm. Et hvidt Taarn med et rødt Bælte anbragt paa et Fundament i Vandet.
3. Samtidig med Tændingen af *Mejlsand Fyr* er Lystønden *Mejlsand* paa 55° 28' (35") N. 8° 24' (25") E. permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 3/171 1936. Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 100. Havnelods, Side 136. Fyr-Fort. Nr. 12 og 29 A. Søsm.-Fort. Side 16, Nr. 16.)
- 340. Danmark. Graadyb. Sandodden Lystønde inddraget for Is.**
Lystønden *Sandodden* paa 55° 27' (51") N. 8° 25' (31") E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersømærket.
- 341. (P). Tyskland. Sild. Lister Dyb. Fyr forandres.**
(N. f. S. Nr. 6/535. Berlin 1936.)
I Løbet af Marts d. A. vil Lysvinklerne i nedennævnte Fyr blive forandret, saaledes at Fyrene kommer til at lyse, som følger:
1. *Rotekliff* Tværmærkefyr paa c. 54° 58' N. 8° 20' E.
a. Hvidt i Pejl. fra 110° til 157°. d. Rødt i Pejl. fra 181° til 184°.
b. Rødt i — - 157° - 170°. e. Hvidt i — - 184° - 200°.
c. Hvidt i — - 170° - 181°.
2. *List West Fyr* paa c. 55° 03' N. 8° 24' E.
a. Grønt i Pejl. fra 83° til 94°,₅ d. Hvidt i Pejl. fra 111°,₅ til 180°,₃.
b. Hvidt i — - 94°,₅ - 96°,₅ e. Rødt i — - 180°,₃ - 204°,₄.
c. Rødt i — - 96°,₅ - 111°,₅ f. Hvidt i — - 204°,₄ - 83°.
3. *List Ost Fyr* paa c. 55° 03' N. 8° 27' E.
a. Hvidt i Pejl. fra 98° til 122°. d. Rødt i Pejl. fra 263° til 292°.
b. Rødt i — - 122° - 126°. c. Hvidt i — - 292° - 350°.
c. Hvidt i — - 126° - 263°. f. Rødt i — - 350° - 10°,₅.
(Kort Nr. 295, 245 og 264. Danske Lods, Side 93 og 94.)
- 342. Tyskland. Lister Dyb. Afmærkning forandres.**
(N. f. S. Nr. 6/536. Berlin 1936.)
Afmærkningen i *Lister Dyb* vil i Løbet af et Par Dage uden nærmere Meddelelse blive forandret, som følger:
1. Lys- og Klokketønde *A* paa 55° 03' (26") N. 8° 18' (46") E. ombyttes med en rød Spirtønde mærket *A*.
2. Rød Spirtønde *C* paa 55° 03' (50") N. 8° 20' (52") E. inddrages og erstattes med en rød Lys- og Klokketønde mærket *C*, og som viser hvidt Et-Blink hver 6^s.
Forandringen foregaar i Tiden fra 10. til 15. Februar d. A.
(Kort Nr. 295 og 245. Danske Lods, Side 93.)

343. Tyskland. Sild. List Rød. Tønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 5/442. Berlin 1936.)

En rød- og hvidmalet Telefon- og Fortøjtønde er udlagt paa $55^{\circ} 01' 11''$ N. $8^{\circ} 26' 55''$ E. Tønden har ingen Betydning for Skibsfarten, men det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 200 m fra Tønden.

344. (T). Frankrig. Dunkerque Anduvning. Petit Out Ruytingen Lystønde midlertidig slukket.

(A. a. N. Nr. 6/358. Paris 1936.)

Lystønden *Petit Out Ruytingen* paa c. $51^{\circ} 05',_2$ N. $1^{\circ} 51',_0$ E. er for Tiden slukket.

345. England. Lowestoft N.-Rød. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 5. Trinity House, London 1936.)

1. *West Holm Buoy* paa c. $52^{\circ} 29\frac{1}{2}'$ N. $1^{\circ} 47'$ E., 0,9 Sm 61° fra *Lowestoft* høje Fyr, er ombyttet med en rød- og hvidtærnet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .

2. Lystønden *North Newcome Spit* paa c. $52^{\circ} 29'$ N. $1^{\circ} 47'$ E. er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/110 1936.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.**346. Frankrig. Cap Blanc-Nez. Vrag.**

(A. a. N. Nr. 6/370. Paris 1936.)

Vraget af en Trawler ligger sunket i 3 à 4 m Vand paa c. $50^{\circ} 56',_7$ N. $1^{\circ} 42',_9$ E., E. for Grunden *Le Rouge-Riden*. Vraget er ikke synligt ved Højvande.

347. Frankrig. Banc du Colbart. Tønde forandret.

(A. a. N. Nr. 6/363. Paris 1936.)

Lystønden *Banc du Colbart* paa c. $50^{\circ} 48',_9$ N. $1^{\circ} 16',_2$ E., der tidligere var forsynet saavel med Klokke som med Fløjte, er nu kun forsynet med Fløjte.

348. Frankrig. Lancieux Bugt. La Charbotière Baake genopført.

(A. a. N. Nr. 6/361. Paris 1936.)

Baaken *La Charbotière* paa c. $48^{\circ} 36',_5$ N. $2^{\circ} 10',_9$ W. er genopført.

(E. f. S. Nr. 3/180 1936.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**349. (T). Frankrig. Ile de Ré. Fyr midlertidig slukket.**

(A. a. N. Nr. 6/362. Paris 1936.)

Fyret *Haut-Banc du Nord* paa c. $46^{\circ} 15',_9$ N. $1^{\circ} 35',_2$ W. er for Tiden slukket.

350. Canariske Øer. Gran Canaria. Las Palmas Bugt. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 258. London 1936.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. $28^{\circ} 08'$ N. $15^{\circ} 25'$ W., 0,886 Sm 177° fra det grønne, faste Fyr paa S.-Spidsen af *Inner Harbour E.-Mole*. En Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt c. 25 m E. for Vraget.

351. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Bahia de Corisco. Punta Mosquitos. Fyr nedlagt.

(A. a. l. N. Nr. 5/193. San Fernando 1936.)

Punta Mosquitos Fyr paa c. $1^{\circ} 06'$ N. $9^{\circ} 25',_3$ E. er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 13/674 1934.)

- 352. St. Pierre and Miquelon Islands. Oplysning om Afmærkning.**
(N. t. M. Nr. 3/106. Washington 1936.)
1. Nedennævnte Tønder i *St. Pierre* Havn er forandret og er nu, som følger:
 - a. *Le Flétan Rock Buoy*. — Rød og hvid, vandret stribet.
 - b. Tønden SW. for *Massacre Island*. — Rød og hvid, vandret stribet.
 - c. *Zoé Bank Buoy*. — Sort og hvid, vandret stribet.
 - d. *St. Louis Bank Buoy*. — Sort og hvid, vandret stribet.
 2. *Marne Shoal* Fløjtetønde paa $46^{\circ} 43' (30'') N. 56^{\circ} 13' (30'') W.$ er rød og hvid, vandret stribet.
 3. *Cape Verd Buoy* paa c. $47^{\circ} 02' N. 56^{\circ} 15' W.$ er sort og hvid, vandret stribet.
 4. *Miquelon Rocks* Fløjtetønde paa c. $47^{\circ} 03' N. 56^{\circ} 13' W.$ er sort og hvid, vandret stribet.
 5. *Chatte Rocks Buoy* paa c. $47^{\circ} 06' N. 56^{\circ} 20' W.$ er sort og hvid, vandret stribet.
- 353. Nova Scotia S.-Kyst. Dover Bugt. Grund.**
(N. t. M. Nr. 3/107. Washington 1936.)
En Grund, hvorover det bryder i daarligt Vejr, rapporteres at ligge paa $45^{\circ} 12' (55'') N. 61^{\circ} 02' (30'') W.$, c. 1 Sm 175° fra *Dover Head* Baake.
- 354. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Cape May Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 5/471. Berlin 1936.)
Cape May gule Blinkfyr paa c. $38^{\circ} 56' N. 74^{\circ} 58' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30^s , Blink 4^s , Mørke 26^s .
(E. f. S. Nr. 47/2735 1935.)

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

- 355. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. South Pass. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 3/123. Washington 1936.)
Ved en Opmaaling den 18. December 1935 fandtes Dybden ved Middel-Lavvande i Ledelinien til *South Pass* at være $8,53$ m (28 ft.).
c. $29^{\circ} 00' N. 89^{\circ} 10' W.$
(E. f. S. Nr. 36/2137 1935.)
- 356. Mexiko. Brazos Santiago. Lys- og Fløjtetønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 261. London 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Brazos Santiago* er flyttet c. 1 Sm i Retningen 88° og ligger nu paa c. $26^{\circ} 04' N. 97^{\circ} 07' W.$, $2,56$ Sm 97° fra *Brazos Santiago* Fyr.
- 357. Cuba N.-Kyst. Punta Lucrecia Fyr lyser atter normalt.**
(N. t. M. Nr. 4/186. Washington 1936.)
Punta Lucrecia Fyr paa c. $21^{\circ} 05' N. 75^{\circ} 37' W.$ viser atter normal Fyrkarakter, rødt Et-Blink hver 1^m .
(E. f. S. Nr. 44/2599 1935.)
- 358. Virgin Islands. St. Croix. Christiansted. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 3/131. Washington 1936.)
Great Middle Ground Buoy 4 paa $17^{\circ} 45' 30'' N. 64^{\circ} 41' 45'' W.$ er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.
- 359. Uruguay. Rio de la Plata. Puerto del Carmelo. Baake opført. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 3/132. Washington 1936.)
1. En sort Jerntremmeværksbaake er opført paa W.-Spidsen af *Puerto del Carmelo* N.-lige Bølgebryder paa c. $34^{\circ} 00' S. 58^{\circ} 20' W.$
 2. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt paa $34^{\circ} 02' 00'' S. 58^{\circ} 19' 40'' W.$, c. 15 m W. for Tønde Nr. 2.

360. **Argentina. Río de la Plata. Buenos Aires Anduvning. Tønder inddraget.**
(N. t. M. Nr. 4/190. Washington 1936.)
Nedennævnte Tønder er permanent inddraget:
a. Rød Tønde paa c. 34° 40' S. 58° 00' W.
b. Sort Tønde paa c. 34° 40' S. 58° 01' W.
361. **Argentina. Río de la Plata. Punta Atalaya Fyr. Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 3/136. Washington 1936.)
Punta Atalaya Fyr paa c. 35° 01' S. 57° 32' W. har en Synsvidde af 10 Sm.
362. **Argentina. Río Negro Indløb. Banco Miguel. Baaker opført.**
(N. t. M. Nr. 3/137. Washington 1936.)
Paa NE.-Siden af *Banco Miguel* er opført 2 Baaker, den ene 3,21 Sm 60° og den anden 3,4 Sm 71° fra *Río Negro Fyr*. Baakerne bestaar af en Jernbjælke med en Topbetegnelse af Træ, hvis øverste Del er malet sort.
c. 41° 02' S. 62° 47' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

363. **Italien. Capo Vado. Fyrtaarn ommalet.**
(A. a. N. Nr. 322/880. Genua 1935.)
Capo Vado Fyrtaarn paa c. 44° 15' N. 8° 27' E. er blevet malet hvidt og sort, skraastribet. †
364. **Italien W.-Kyst. Talamone Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 5/456. Berlin 1936.)
Talamone hvide Gruppe-Blinkfyr, To-Blink, paa c. 42° 33' N. 11° 08' E. er forandret til at vise To-Blink hver 7^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
365. **Italien E.-Kyst. Rimini Red. Vrag.**
(A. a. N. Nr. 324/885. Genua 1935.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 44° 07' N. 12° 41' E., 5,5 Sm 65° fra *Rimini Fyr*.
366. **Grækenland W.-Kyst. Prevesa Stræde. St. George Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 1(1). Athen 1936.)
St. George Fyr paa c. 38° 56' N. 20° 45' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 3,4 m. Synsvidde: 8½ Sm. Fyret er synligt i Pojlinger fra 56° til 215°.

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

367. **Røde Hav W.-Kyst. Safaja Island. Baake ødelagt.**
(N. t. M. Nr. 259. London 1936.)
Baaken paa S.-Enden af *Safaja Island* paa c. 26° 42' N. 34° 00' E. er ødelagt.
368. **Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Oplysning om Fyrskib og Lystønder.**
(N. t. M. Nr. 135. London 1936.)
E. f. S. Nr. 51/3002 1935 annulleres og erstattes med:
1. *Rooka Fyrskib* er flyttet c. 1 Sm i Retningen 280° og ligger nu 4,2 Sm 110° fra Semaforen. Fyrets Synsvidde er forøget til 6 Sm.
2. Lystønderne henholdsvis c. 2,35 Sm 335°, c. 0,85 Sm 20°, c. 1,4 Sm 116° og c. 2,4 Sm 123° fra Semaforen er permanent inddraget.
3. Nedennævnte Lystønder er udlagt, som følger:
a. Sort Lystønde *Inner Western*, der viser rødt Et-Blink, 2,50 Sm 345° fra Semaforen.

- b. Rød og hvid, lodret stribet Lystønde *Middle Western*, der viser hvidt Et-Blink, 2,35 Sm 19° fra Semaforen.
 c. Sort Lystønde *Outer Western*, der viser rødt Et-Blink, 2,50 Sm 54° fra Semaforen.
 d. Sort Lystønde *Abdulla*, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink, 2,21 Sm 81° fra Semaforen.
 Semaforen: c. 29° 50' N. 48° 43' E.

Tillæg.

I. Østersøen.

369. (T). Danmark. Rødsand Rende. Rødsand S. Fyr midlertidig i Uorden.
Rødsand S. Fyr paa c. 54° 33' N. 11° 56' E. er for Tiden i Uorden, men vil snarest atter blive bragt i Orden.
 370. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib inddraget for Vinteren.
 (Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
 Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er inddraget for Vinterperioden.

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

371. Sundet. Kullen W. Vrag rapporteret.
 (Meddelelse fra Føreren af Dampskibet »Alabama« den 11. Februar 1936.)
 Observeret Vraget af en Skonnert synke paa c. 56° 17',5 N. 12° 20',5 E., 3,8 Sm 261° fra *Kullen* Blinkfyrt. Dybden paa Stedet c. 26 m.
 372. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund S. Lystønde midlertidig i Uorden.
 Lystønden *Middelgrund S.* paa c. 55° 41' N. 12° 39' E. er for Tiden i Uorden og viser rødt Lys hver 8^s. — Lystønden vil snarest blive bragt i Orden.
 373. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Ulvshaleløb. Afmærkning i Uorden for Is.
 Afmærkningen i *Bøgestrøm* og *Ulvshaleløb* er i Uorden paa Grund af Isforholdene.
 374. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Afmærkning i Uorden for Is.
 Afmærkningen i *Guldborgsund* er i Uorden paa Grund af Isforholdene.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen

375. Norge. Skråven Radiofyr atter i Virksomhed.
 (B. f. F. Nr. 4. Oslo 1936.)
Skråven Radiofyr paa c. 68° 09' N. 14° 39' E. er atter i Virksomhed.
 (E. f. S. Nr. 6/338 1936.)

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


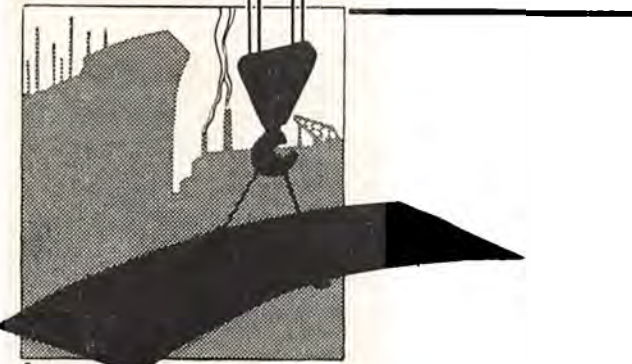

FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI

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

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.: FLYDEDOKKEN

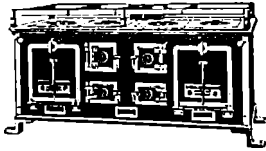
TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys - Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

**SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER
H. HALMØE**CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN
TELEFON: BYEN 6762 & 4326Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordруп 3098Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Høimøllid"
Amaliegade 36

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



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, Agents,

Various Consumers and Shipowners

5/-, post free

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE
(The International Weekly)

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

DANISH MARITIME SERVICETELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

TOLDBODGADE 19

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 8

TORS DAG 20. FEBRUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdale«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortrainpe«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jullandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phonix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

OPLÆGNINGERNE

Sveriges Rederiforenings Statistik vedrørende Oplægningerne, der længe havde vist en nedadgående Tendens og den 1ste Januar kun omfattede 44 Skibe paa ialt 37,000 d.w. Tons, har pludselig forandret Retning og er hurtigt begyndt at stige, saa at Antallet af oplagte Skibe pr. 1. Februar udgjorde 104 Skibe med 149,000 d.w. Tons.

Den samme Tendens gør sig gældende baade i Danmark og Norge. Norges Rederforbund meddeler, at der den 1. Februar var oplagt 60 norske Skibe paa tilsammen 207,600 Dødvægt Tons, eller 3,9 pCt. af den samlede søgaaende Flaade og imod 69,480 Tons den 1. Januar. I Løbet af Januar er saaledes 138,113 Dødvægt Tons sat ud af Fart. Her i Landet opgives Tallene over Oplægning som bekendt ikke mere, men saa meget kan siges, at et Udslag som i Sverige og Norge har de danske Oplægninger ikke taget. Naar en Del danske Skibe i den sidste Tid er blevet oplagt, er Aarsagen hovedsagelig Middelhavssituationen, og den døde Tid i Østersøen, og det er muligt, at Billedet forholdsvis hurtigt kan skifte igen.

HVAD REJSEN OVER ATLANTEN KOSTER

De nye Grundpriser for Passagerer med Atlanterhavsliniers Skibe er blevet offentliggjort. Som nævnt tidligere opretter man 18 forskellige Grupper. Priserne paa Normandie og Queen Mary i Gruppe 1 er 268 Dollars, mens Bremen og Europa i Gruppe 2 er paa 237 Dollars. Gruppe 3 med Empress of Britain 227 Dollars, Gruppe 4 Ile de France 222 Dollars. Derefter kommer Gruppe 5 med 212 Dollars, Gruppe 6 med 208, Gruppe 7 med 187 Dollars, Gruppe 8 med 172 Doll., Gruppe 9 med 163, Gruppe 10 med 162, Gruppe 11 med 160, Gruppe 12 — hvortil bl. a. den svenske Kungsholm og Canadian Pacific Baadene hører — 152 Dollars o. s. v.

De nye Priser betyder en lille Sænkning i Priserne for 1. Klasses Vedkommende og en lille Stigning i Cabin-Priserne. For Normandie er Prisen 2 Dollars lavere end før, for Bremen og Europa 3 Dollars, og for Empress of Britain betyder det en Reduktion paa endog 13 Dollars. Paa den anden Side er der ogsaa Prisstigninger for enkelte Baades Vedkommende. Frederik VIII staar angivet i Gruppe 18 sammen med de norske Amerikabaade og flere andre.

RADIO-AVIS TO GANGE DAGLIG TIL DANSKE SKIBE

En Deputation fra Pressens Telegramudvalg havde forleden Foretræde for Handelsministeren. Den fremdrog Spørgsmaalet om Etablering af en over Dansk Kortbolgesender udsendt telegrafisk Avis til danske Skibe i fjerne Farvande og blev enig med Ministeren om Planens Realisation. Handelsministeren agter nu hos Rigsdagens Finansudvalg at søge den nødvendige Bevilling hertil.

Det skal være Meningen at bringe Udsendelser af

denne telegrafiske Avis to Gange i Døgnet, nemlig om Middagen og ved Midnatstid.

SKIBSFØRERNES BERETNING

Den aln. danske Skibsførerforenings aarlige Generalforsamling fandt Sted Tirsdag Aften og som sædvanlig nogle Dage i Forvejen udsendtes en Beretning, der meget udførligt gør Rede for de Opgaver, som er løst i Aarets Løb, selve Foreningsarbejdet og en Række Forhold indenfor Skibsfarten.

I Indledningen betegnes 1935 som et bedre og roligere Arbejdsaar for dansk Skibsfart og dens Udøvere, end Tilfældet havde været i de foregaaende fire Aar, og der peges særlig paa de mange og store Nybygninger, som gør den danske Handelsflaade fuldt moderne og konkurrencedygtig.

Som det vil være Medlemmerne bekendt, hedder det i Beretningen, har Bestyrelsen ført Forhandlinger med Dansk Dampskibsrederiforening for at naa til en endelig og tilfredsstillende Ordning paa Skibsførernes Ansættelsesforhold.

Rederiforeningen har altid været en bestemt Modstander af »kollektiv Aftale« de to Foreninger imellem, et Standpunkt, som man har hævdet indtil de sidst førte Forhandlinger mellem Udvalg fra begge Foreninger.

Skibsførerforeningens Bestyrelse maatte erkende, at de herskende Forhold paa Fragtmarkedet, de store og stadig tilbagevendende Oplægninger og flere Rederiers vanskelige økonomiske Forhold nødvendiggjorde en vis Forsigtighed i Rederiernes Dispositioner, samt Varsomhed med Hensyn til de Krav, der kunne stilles fra de søfarendes Side, ikke mindst under Hensynet til, at Skibsførernes Ansættelsesforhold i mange Rederier allerede var ordnede paa tilfredsstillende Maade.

I den fortsatte Beretning omtales Pensionsordningen m. v., Resultatet af de mange forskellige Spørgsmaal indenfor selve Foreningen, særlig Forslaget til Lovændringer, Samarbejdet med andre Foreninger, blandt andet vedrørende Krigsulykkesforsikringen, og endelig det nordiske og internationale Samarbejde. Det oplyses, at Foreningen nu har 875 Medlemmer, og at Foreningen raader over en Formue paa ca. 620,000 Kr., hvis Renter kommer Medlemmerne eller disses Enker tilgode.

RUSSISKE SKIBSKØB I 1935

Sovjetmyndighederne udfoldede i Fjor en livlig Virksomhed med Køb af ældre Tonnage og Bestillinger paa nye Skibe paa udenlandske Værfter. Ved europæiske Værfter bestilles i Fjor 16 nye Skibe, deraf 7 i England, 5 i Holland, 3 i Danmark og 1 i Finland. Bestillingen i England gjaldt Dampere til Trælast paa hver 4000 Tons d. w. I Holland bygges 3 Motorskibe til Trætransporten paa 3635 Tons hver og to Mudderværker, i Danmark 3 Transportdampere paa 4000 Tons hver og i Finland en Motorlægtter til 200 Sids. Træ.

Endvidere har man i Japan bestilt 6 Tankskibe paa 700—1570 Tons, 2 Pontonkraner, 1 flydende Kulkran og en Mængde Smaaskibe for ialt 5.5 Millioner Guldrubler, deriblandt 150 lette Motorfartøjer, 135 Motorbaade paa 30—50 HK, 20 Motorbaade paa 150 HK, 5 Motorbugserbaade paa 120—800 HK, og desuden Mudderværker, Pramme o. s. v.

Ældre Tonnage er indkøbt i Fjor for ialt 5.1 Million Guldrubler. Indkøbet omfattede 2 store Passagerdampere fra Holland, 40 Fiskerbaade og et Skib paa 6000 Tons med Kølerum fra England, endvidere 13 Lastskibe paa 2500—3000 Tons d.w., 9 Lastskibe paa over 900 Tons, 9 Bugserbaade til Sejlads i aaben Sø, og 4 Lægttere paa hver 4500 Tons. Indkøbene er hovedsagelig gjort fra Tyskland og England, men dog ogsaa fra andre Lande.

KÖNIGSBERG SOM NY TYSK STORHAVN

Indenfor tyske Skibsfartskreise har man Planer om at gøre Königsberg til en Storhavn.

Den tyske Statssekretær Königs har holdt et Foredrag, hvori han meddelte, at Regeringen havde Planer om at udvide den transocean Trafik til Østersøen. Han pegede paa, at fremfor alt bestræbte nu Sverige, Finland og Polen sig for at drage den transocean Trafik over egne Havne. »Tyskland maa ikke være blind for denne Kendsgerning,« udtalte Statssekretær Königs, »men indrettede sig paa at skabe en moderne Havn i Königsberg. Hamburg og Bremen vil ikke blive glade for denne Tanke, men det er bedre at overlade en Del af deres Transithandel til Königsberg, i Stedet for at Gdynia, Helsingfors og Stockholm skal tage den. Ogsaa Sovjetrusland anstrenger sig for at bygge en transocean Trafik op over Leningrad.«

Før Krigen var der en livlig Transittrafik over Königsberg, og det er denne, man nu vil arbejde op igen. At dette ikke blot er en Tanke, men at der vil blive taget fat derpaa med tysk Grundighed, er der næppe Tvivl om.

Ganske vist har der været lignende Planer fremme før, men de er strandet paa, at der ikke var tilstrækkelig økonomisk Basis. Det fremgaar heller ikke af Statssekretær Königs Udtalelser, hvordan Forholdet er paa dette vigtige Punkt.

ITALIENS SKIBSFARTS FREMTID

De økonomiske Sanktioner har — bortset fra deres praktiske Virkning — gjort et stærkt Indtryk i Italien, og der gøres i Øjeblikket allehaande Anstrebninger for at ophjælpe den hjemlige Produktion i de Brancher, hvor Sanktionerne gør sig gældende. Samtidig, hævder Scandinavian Shipping Gazettes italienske Korrespondent, bestræber man sig for at udvide Forbindelsen med Tyskland, Schweiz, U. S. A., Sydamerika og Japan, som ikke er gaaet ind for Sanktionerne. Man kan regne med, at Italien vil gøre alt for at støtte sin udenrigspolitisk-økonomiske Politik det mest mulige.

Skibsfarten vil komme til at udvikle sig indenfor denne nye Politik og italienske Redere er i Øjeblikket optaget af at udvide Forbindelsen med de ovenfor omtalte Lande. Kul vil blive indført fra Tyskland, Brasilien, Tyrkiet og Polen, som ikke er gaaet med til de udvidede Sanktioner, og Olie fra U. S. A. og Venezuela. Den italienske Trampskibsfart vil faa stærkt forøget Beskæftigelse her, hævdes det.

SØMAGT

Halldan Barfod: Sømagt og dens Indflydelse paa Danmarks Historie.

Paa Berlinske Forlag har Kommandør Halldan Barfod udsendt en Bog med ovennævnte Titel, en Bog, der belyser Danmarks Historie ud fra de samme Synspunkter, som har været anvendt meget ved Englands og Amerikas Historieskrivning i den sidste Menneskealder, nemlig set med en Sømands Øjne.

Forfatteren paaviser, at uden de Tilførsler, som Handelsflaaden hjembringer over Søen, f. Eks. Kul og Olie etc., vilde Industri og moderne Samfærdselsmidler gaa i Staa. Gennem Historien paaviser han Søfarten som vort Lands Livsnerve og Umuligheden af at opretholde denne uden en Flaade, der er i Stand til at beherske vore Farvande og sikre Handelsskibenes Bevægelsesfrihed. Var vor Flaade i god Stand, klarede vi os godt gennem Tiderne, men var Flaaden forsømt, endte vore Krige altid med en ydmygende Fred, hvor vi Gang paa Gang maatte afstaa Land og Befolkningen led Nød.

Beviset føres ved Gennemgang af hele vor Historie fra de ældste Tider og indtil vore Dage, og der kastes yderligere Strejflys ind i Fremtiden.

Forfatteren paaviser, at den danske Sømand gennem alle vort Lands Histories haarde Storme har hjulpet med til at føre Danmarks Statskib frelst i Havn.

Bogen, der fremtræder i et smukt Udstyr, er frængslende og tankevækkende Læsning for Søens Mand, og kan anbefales dem paa det bedste.

Captain.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Situationen paa Fragtmarkedet synes at være ved at Sgaa i Haardknude. Udgaende Forretning er meget vanskelig at faa fat i og i de store hjemgaaende Trades er Forholdene i Øjeblikket nærmest apatiske. For de sidstnævnte Markeders Vedkommende er Grunden naturligvis den omtrent fuldstændige Suspension af Kornbefragtingerne til Europa. Ifølge engelske Kilder skulde der imidlertid være en Basis for en snarlig forøget Aktivitet paa Kornmarkederne, idet Kornafskibningerne til Europa i den forløbne Del af Cereal-aaret har været betydeligt under Tallene for tilsvarende Periode sidste Aar, men endnu er der desværre ikke det ringeste Tegn hertil.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende kortfattede Resumé:

Canada/Northern Range & Gulf Vestindien. St. Lawrence har været meget stille. Kun en enkelt Baad sluttedes for Korn for Maj Lastning til Minimalraten.

Fra Northern Range ligger Scrapjernsforretningerne uforandret paa omkring 13/6d. til U.K. og 13/- f.i.o. til Japan. Markedet er iøvrigt meget roligt.

Ogsaa fra Cuba og San Domingo er Aktiviteten begrænset. Raten ligger omkring 13/6d. for stor Tonnage, Februar/Marts.

River Plate. Kun en enkelt Baad fik Last fra dette Marked i den forløbne Uge. Der ligger allerede 20 Dampere og venter, og man formoder at yderligere 20 Baade vil blive disponible dernede i Løbet af indeværende Maaned. Til Destinationer udenfor Minimalraterangen circulerer forskellige mere eller mindre positive Forespørgsler til lave Rater.

Vestkyst af Sydamerika. Nitratbefragterne forstaaer mesterligt at udnytte Situationen i River Plate. De har faaet Ballast Tonnage derfra til 18/- til sædvanlige europæiske Destinationer.

Nordpacific. Til Europa er sidst sluttet til 18.3d. paa Korn-Basis, og paa f.i.o. Basis til 19/-. Transpacific er stadig særdeles aktivt. Sidste Slutning var 484,000 Cbft. Baade til £5500 til Shanghai.

Osten/Indien. Disse Markeder er ret rolige. Desværre er Tendensen nedadgaaende, bl. a. fordi der slet intet Aftræk af Tonnage finder Sted fra Australien. Soyabønner er sluttet for Marts til 26/- Basis Rotterdam eller Hamborg. Ris fra Saigon har faaet Tonnage til 25/3d. via Cape for Februar og 24d. for meget stor Marts Baad.

Burmah noterer omkring 25/6d. for 5000 Ts Ris til Continentet og 28/- for fuld Lastning Bran til U.K.

Madras Kyst Befragterne er ogsaa lavere stemt og noterer nu kun 25/- for moderne Dieseltonnage, Marts/April.

Australien. I Lighed med de øvrige Kornmarkeder er Forholdene her ogsaa bedrøvelige. Resultatet af hele sidste Uges Arbejde var kun een Baad, ult. Marts/primio April Lastning, til Minimalraten.

Sydafrika. Der noteres enkelte Majslaster til omkring 14/- til U.K./Cont. Basis Beira Lastning, og fra Kilindini noteres 17/- for 5000 Ts. for April Lastning.

Europa. Som nævnt i Indledningen ligger udgaende Forretning elendig. Dette har til en vis Grad indvirket paa de hjemgaaende Noteringer fra Middelhavet, som maaske ligger en Kende fastere. Sortehavet er fuldstændig uden Interesse for Korntonnage, men for blandet Last til Vladivostock har Russerne laget stor Tonnage til omkring 14/3d. f.i.o., ligesom 2 store Baade er sluttet for Pigiron til Japan til 16/-. Begge Dele kan gentages.

I Nordeuropa er Forholdene uforandrede. Nye Trælastordrer kommer kun frem i meget begrænset Mængde. Hidtil er det dog lykkedes at faa Minimalraterne gennemført.

Timecharter. I Vestindia Farten er der ikke meget Liv. Dansk 4000 Tonner fik \$1.05 for Rundtur, direct continuation. Stor Dieseltonnage holder Stillingen forbavsende godt. Raten ligger stadig omkring 4/- for Periode.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

De belgiske Skibsfart-Subsidier

De belgiske Subsidier til Skibsfarten er for 1936 fastsat til 51½ Million Francs til selve Flaaden, der nu eksisterer og 36 Millioner til Bygning af nye Skibe. Til Skibsbygningen er fastsat Subsidier for de tre Aar 1936, 1937 og 1938 paa ialt 104 Millioner Francs.

Søsætning

I Helsingør søsattes forleden en ny Damper — den første af fire lignende, der skal leveres fra Skibsværftet til J. Lauritzens Rederi i Løbet af indeværende Aar.

Det nye Skib fik Navnet »Marna«. Det har en Lasteevne af ca. 2,700 tons d.w. med særlig stærk Maskine; det faar en Fart af ca. 14 Mil, og udstyres med elektrisk ventilerede Lastrum (derimod ikke afkølede, det er ikke noget Frugtskib). Skibet skal bruges som »Cargo Liner« i oversøisk Rute, og der bliver Plads til nogle enkelte Passagerer.

Forlig i den svenske Sømandskonflikt

Den svenske Sømandskonflikt er blevet bilagt, Parterne har accepteret Mæglingsforslaget og vedtaget at anbefale det til Vedtagelse ved en Urafstemning indenfor begge Parter.

Farten mellem Finland og Levanten

Den hidtil af Svenska Orientlinie opretholdt Levant-Tjenesten fra Finland skal fra Foraaret udføres i Samarbejde mellem Svenske Orientline og Finska Ångfartygs-A.-B. med direkte Afgang fra Helsingfors. Det finske Sel-

skab har hidtil været Generalagent for den svenske Linie i Finland, men vil nu sætte egen Tonnage ind paa Linien.

Islands Handelsflaade

Den islandske Handelsflaade bestaar nu af 72 Skibe med 32,282 Tons, deraf 68 Dampere med 30,970 Tons og 4 Motorskibe med 1,306 Tnos.

Udvikling af Skibsfarten paa portugisisk Østafrika

Efter hvad der meddeles fra engelsk Kilde har Skibsfarten i Portugisisk Østafrika vist et betydeligt Opsving i de senere Aar. Omkring 3,000 Skibe af alle Flag er sidste Aar ankommet til Koloniens forskellige Havne.

Deraf er over Halvdelen engelske, derefter kommer de portugisiske, tyske og hollandske. Det sidst offentliggjorte Tal er for 1934 og det viser:

	B.R.T.
England	5,155,900
Portugal	1,712,600
Tyskland	1,119,100
Holland	890,900

Det er værd at bemærke, at Japanerne har gjort enorme Fremskridt her i de sidste Aar.

Af Havnene er Lourenco Marques langt den bedste og betydeligste. Det fremgaar alene deraf, at over 80 pCt. af Varetransporten foregaar over den. Havnen er ogsaa fuldt moderne indrettet.

Den næstbedste Havn er Mozambique, der navnlig er

Eksporthavn for Koloniens mange Produkter: Majs, Kopræ, Bomuld, Træ, Oliefrø osv.

Kajudvidelse.

Kajen ved Dansk-Engelsk Benzin- og Petroleum Co.s Anlæg i Fredericia skal udvides, og Vanddybden forøges fra 24 til 30 Fod. Udvidelsen vil koste ca. 450,000 Kr.

Turistskibe til Danmark

Allerede nu foreligger Anmeldelse om en Række store Skibe, der i Sommer vil anløbe København med Turister. Det første, den 18,000 Tons store Damper »Montclare«, der tilhører »Canadian Pacific«, kommer til København den 4. Juni, og derefter følger »Calypso«. I Juli Manned kommer der 11 engelske Skibe, og i August 7 store Skibe.

Fra Frankrig, Holland og Belgien venter man 12, og fra Tyskland 6 store Skibe, men desuden vil der ogsaa i Aar flere Gange om Ugen komme de sædvanlige tyske Turistskibe fra Swinemünde, Stettin og Sassnitz.

Spørgsmaalet om de forskellige Skibes Opholdstid i København har gennem mange Aar været drøftet med de forskellige Rederier. For de engelske Skibes Vedkommende vil Opholdstiden strække sig fra 40 til 50 Timer. Der gives derved de fremmede Turister Lejlighed til at stifte nærmere Bekendtskab med Københavns udover de ret forcerede Nordsjællandsture. Fra mange Sider vil man hilse denne Nyordning med Tilfredshed.

Tonnageafgifter i Cubas Havne

Ved Dekret af 30. December f. A. er der fastsat følgende Tonnageafgifter for udenlandske Skibe i cubanske Havne: Udenlandske Skibe, som kommer fra udenlandske Havne, skal i den første cubanske Havn, det anløber, betale visse Afgifter, beregnet pr. Netto Register Tons ved de første 10 Rejser i Aaret.

5 c. Hvis Skibet laster eller lossere. Skibet kan ogsaa medtage eller landsætte Passagerer.

3 c. Hvis Skibet medtager eller landsætter Passagerer eller beforder Turister og ikke lossere eller laster Varer med Undtagelse af cubanske Produkter bestemt for Udførsel.

1 c. Hvis Skibet anløber Havne i Ballast eller fører Varer til fremmed Land, eller hvis det uden at losse Last indtager cubanske Produkter bestemt for Udførsel.

Fritaget for Tonnageafgifter er: cubanske Skibe, udenlandske Skibe, som kun beforder Turister og ikke Last, saafremt de opholder sig mere end 36 Timer i Havn, hvis dette er Havana, og mere end 12 Timer i andre cubanske Havne; udenlandske Skibe, som ikke er bestemt for Handel, Lystyachts, udenlandske Skibe, som ved Ulykke eller lignende Aarsag er tvunget til at anløbe cubanske Havne, hvis de ikke medtager Last eller Passagerer.

Yderligere Nedsættelse af Havneudgifter i Hartlepool

Havnevæsenet i Hartlepool har besluttet sig til en yderligere Nedsættelse af Havneafgifterne paa 5 pCt. Denne Nedsættelse gælder alle Havneafgifter for saavel ind- som udgaende Skibe og skal træde i Kraft fra 1. Marts. I de sidste tre Aar er Havneafgifterne i Hartlepool uafbrudt blevet nedsat, saaledes at de nu kun er 70 pCt. af den oprindelige Tarif. Ogsaa Havnegebyrerne for Skibe, der kommer for Reparation eller Bunker, har faaet nedsat Tariffen, saa den nu kun er 60 pCt. af den oprindelige Tarif.

Omfangsrige Havnearbejder i Brasilien

Den brasilianske Regering har for flere Aar siden besluttet at lade foretage omfangsrige Havnearbejder i de forskellige Byer og Stater, og nu er man begyndt derpaa. Saaledes har Staten Pernambuco paataget sig Udbygningen af Havnen Recife (Pernambuco), hvis Forvaltning indtil 1954 paahviler denne Stat. Der skal bygges en Kaj paa 200 Meter og indføres en Række moderne tekniske Hjælpemidler. Ogsaa et Havnebassin med Lagerplads til Kul og Mineralolie er planlagt.

De i Macairo, i Staten Alagoa planlagte Arbejder gaar ogsaa ud paa Bygningen af en Kaj, Jernbanelinier, Indførelse af Kraner, Elektrificering o. s. v. De samlede Udgifter skal beløbe sig til 18,688 Conto Reis.

Ogsaa i Rio de Janeiro, i Sao Sebastiao og i Paranagua er man i Gang med betydelige Havneudvidelser. I Paranagua er det Christiani & Nielsen, der har udført et større Arbejde.

Det hurtigste Fragtskib mellem Europa og Australien

Det paa Cammel Laird & Co.s Værft i Birkenhead byggede Motorskib »Dunedin Star« gjorde fornylig en Prøvetur paa Clyde og opnaaede der en Hastighedsfart af 20.3 Knob. Skibet er paa 11,709 Tons og skal være det hurtigste Fragtskib mellem Europa og Australien.

Skibskøb til Chile-Europa Farten

Den tidligere omtalte, statsstøttede Rutehavn mellem Chile og Europa skal paabegyndes i Midten af indeværende Aar.

Der skal købes 3 Motorskibe i Udlandet til den og desuden 2 mindre Fragtdampere til Kystfarten mellem Chile, Peru og Ecuador.

Havntrafikken i Rosario i 1935

Udførslen fra Havnen beløb sig i 1935 til 5,136,000 Tons og Indførslen til 964,200 Tons, saa hele Vare-Trafikken paa Rosario i det sidste Aar var 6,120,800 Tons mod 5,931,300 Tons det forrige Aar.

Søulykke i Sundet

I sidste Uge forulykkede en Skonnert en tidlig Morgen ud for Kullen. Det Forenede Dampskibs Selskabs »Alabama«, der netop passerede, da Ulykken skete, naaede ikke til Ulykkesstedet før Skonnerten var forsvundet, og det lykkedes kun at redde en Mand, der i en Jolle havde søgt bort fra Skibet. Manden var imidlertid bevidstløs og døde under Vejs til København. I flere Dage var det et Mysterium, hvad for et Skib det var, der var sunket. Men nu er det med Bestemthed fastslaaet, at det er den svenske Skonnert »Gloria« af Kyrksund.

Der var 4 Mand om Bord, deraf to Brødre Karlsson, og en Søn af Ejeren, Skibsreder Hermanson.

Udførslen af polske Kul i Aaret 1935 over Danzig Havn

Den samlede Kuludførsel over Danzig Havn i Aaret 1935, sammenlignet med Udførslen i 1934, viser, at den samlede Udførsel i 1935 androg 2,083,871 Tons, deraf til Danmark 202,102 Tons, mod 2,879,286 Tons, deraf til Danmark 288,828 Tons, i 1934.

	1935 Tons	1934 Tons
Frankrig	826,144	810,789
Italien	295,687	665,954
Sverige	530,515	613,758
Danmark	202,102	288,828
Norge	63,915	117,797
Irland	10,565	133,503
Algier	37,448	42,364
Jugoslavien	7,728	35,445
Holland	28,595	46,130
Belgien	44,970	40,785
Finland	12,983	24,266
Grækenland	9,109	5,375
Estland	650	2,000
Island	1,705	12,485
Argentina	11,755	—
England	—	1,600
Tyskland	—	7,498
Gibraltor	—	21,849
Portugal	—	1,970
Spanien	—	6,790
Bulgarien	—	100
	2,083,871	2,879,286

140,000 Kr. i Bjergeløn for »Jane Mærsk«

Den samlede Bjergeløn for »Jane Mærsk«, der for et Par Maaneder siden løb paa Grund udfor Helvedesklinten paa Refsnæs, er nu opgjort til 140,000 Kr. Herfra gaar dog Lægterleje og alle andre med Bjergningen forbundne Omkostninger, saa Netto-Bjergelønnen bliver naturligvis betydelig mindre.

Sømandsforeningen af 1856

Den aarlige Generalforsamling med sædvanlig Dagsorden afholdes Mandag den 2. Marts 1936 Kl. 20 i Frokoststuen, Sct. Annæ Plads 18.

Paa halv Stang

Skikken »Flagen paa halv« menes at stamme fra den Tid, da Middelhavet var de store Søfartsnationers Tummelplads. Alle de paa dets Kyster boende Nationer: Egyptere, Jøder, Grækere, Katoliker etc. havde det fælles, at de overfor Døden gav deres Sorg et saa udvendig og højlydt Udtryk som muligt.

Ved Dødsfald om Bord paa Skibene afløstes den daglige rutinemæssige Orden og Disciplin af Tegn paa Forvirring og Kaos: Braserne kastede los, saa Ræerne, der blev kajet og toppet, svajede efter Skibets Bevægelser, Fald og Skøder kastedes los. Peakfald affiredes, Tovværk slæbtes uden Bords o. s. v. Ja, end ikke Flaget kunde man naa at faa hejst helt op.

Af alle disse Anslatter og Tegn paa udvendig Sorg resterer nu kun »Flaget paa halv« som et internationalt Tegn i Land og til Søs og som et smukt og værdigt Symbol paa Sorg.

Aalborg Skibsværft skal bygge Benzintank

Firmaet Alfred Olsen og Co., København, har hos Aalborg Skibsværft bestilt et Benzintanklæg til ca. ½

Mill. Kr. med 5 Beholdere paa ialt 16,000 Kubikmeter. Anlægget skal anbringes paa Prøvestenen, der skal indrettes til Benzindepol.

Skibsfarten paa Danzig Havn i Januar Maaned

Antallet af de i Januar Maaned indgaaede Skibe var 381 med 244,397 N.R.T. mod 352 Skibe med 247,694 N.R.T. i December Maaned 1935.

For udgaaede Skibe var Tallet med 246,069 N.R.T. mod 350 Skibe med 238,189 N.R.T. i December Maaned.

Rederi-Jubilæum

Danmarks ældste Dampskibsselskab »Hjejlen« i Silkeborg har i disse Dage fejret sit 75 Aars Jubilæum. Det var Silkeborgs Grundlægger, Fabrikejer Michael Drewsen, som oprettede Selskabet, der med smaa Baade befarede Gudena og Silkeborgsøerne. Det skele haade med Sejl- og Robaade, men ved Starten anskaffede man en lille Damp »Hjejlen«, der i 1861 blev bygget hos Baumgarten og Burmeister, det senere Burmeister & Wains Værft paa Refshaleoen.

»Hjejlen« er Danmarks ældste Dampskib, der gaar i Fart den Dag i Dag, og foruden dette Fartøj raader Selskabet over en Damp, der er bygget 1909 paa Københavns Flydedok og Skibsværft.

Selskabet raader dog ogsaa over en Del Motorbaade og Baade, der tages under Bugsering paa de smukke Sejlture, naar Turisterne om Sommeren strømmer til Byen.

Godt Aar for B. & W.

I velunderrettede københavnske Børskredse vil man nu vide, at Burmeister & Wain's Regnskab, der foreligger om kort Tid, vil vise et særdeles pænt Overskud.

M.s. Marocco

M.s. »Marocco«, det andet af Det Forenede Dampskibsselskabs nye Motorskibe til Middelhavsruuten, var forleden paa Prøvetur.

Skibet er ligesom Søsterskibet »Tunis« 2400 Tons og er bygget paa Aktieselskabet Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri og afgaar i disse Dage paa sin Jomfrurejse.

Skattelettelse for norsk Skibsfart

Den norske Finansminister Inderbø udtalte ved Tron-taledebatten bl. a., at han var enig i, at Skibsfarten skulde have Skattelettelse, men den kunde ikke vente at blive helt skattefri. Imidlertid vilde Ministeriet foreslaa Støtte til Skibsfarten under en eller anden Form.

Esbjerg-Kutter sunket ved Hanstholm

Esbjerg-Kutteren »Robert« sprang forleden Nat læk ved Hanstholm og sank kort Tid efter, at Besætningen paa fire Mand var blevet reddet af Esbjerg-Kutteren »Emanuel«, der sejlede de fire Mand ind til Thyborøn.

Paa Paaskerejse med »Drottningholm«

Svenska Amerika Linien arrangerer i April en Paaskerejse med »Drottningholm« til Spanien, Madeira og Nordafrika med flere andre Steder.

»Drottningholm« afsejler fra Gøteborg Fredag den 3.

April. Opholdet i de forskellige Havne er kombineret med interessante Landture.

Ukendt i Graven

Paa Grærup Strand paa Jyllands Vestkyst drev i Midten af Januar Liget af en Mand, der mentes at være Tysker, i Land; hans Identitet kunde ikke fastslaaes, og han blev begravet paa Børsmose Kirkegaard. I hans Pengepung fandt man en Del tyske Mønter, og disse blev sammen med forskellige Beklædningsgenstande gennem det tyske Konsulat i Esbjerg sendt til Hamborg. Her tror Fru Kapt. Zimpel at genkende Genstandene, som hørende til hendes Mands Udstyr. Paa Grundlag af de meget fyldige Oplysninger, der forelaa fra Politiet i Varde, mener Fruen at kunne fastslaa, at Liget er af hendes Mand, der forulykkede under en Tur med en Slæbedamper i Efteraaret.

Kaptajn Zimpel var en meget kendt Officer under Verdenskrigen, men gik efter den over i Handelsmarinen. Hans Lig vil nu blive ført til Tyskland.

PERSONALIA

25 Aars Jubilæum

Maskinmester P. A. N. Ravn kunde 18. Februar fejre 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibsselskab. Han begyndte som Maskinassistent i Amerika-baaden »C. F. Tietgen« og blev forfremmet til Undermaskinmester i 1913. For Tiden er Ravn Førstemester i Damperen »Tyr«.

Ogsaa en anden af D. F. D. S.s Mestres, Chr. N. Skyum, Enemaskinmester i Bugserbaaden »Sprogø« — tidligere paa »Oscar II« — fejrer i disse Dage 25 Aars Jubilæum i Selskabet.

Dødsfald

Tidligere Redningsbestyrer for Bornholms og Møens Redningsvæsen, Kaptajn Lars Ødbergsen, er afgaaet ved Døden, 80 Aar gammel. Afdøde, der i mange Aar var Kaptajn i det østbornholmske Dampskibsselskab, tog sin Afsked som Redningsbestyrer i 1928.

Styrmand Peter Julius Jørgensen er død i New York, 83 Aar gammel. Jørgensen var Styrmand paa »Geysers« af den gamle Thingvalla Linie, da dette Skib Natten mellem 23. og 24. August 1888 blev paasejlet af Søsterskibet »Thingvalla«, og sank, hvorved over 200 Mennesker druknede. Han reddede dengang Livet ved et rent Tilfælde.

Ældre første Klasses Firma søger Forbindelse med fortrinnsvis yngre Skibsførere, der kan stille nogen Kapital til Disposition for paatænkt Køb af 300/400 Tons Motorsejler.

Billet mrk. 100 modt. Dansk Søfarts Tidende.

POSITIONSLISTE PR. 18. FEBRUAR 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. Aalborg, ank. Danzig 14.2.
s.s. Aalborghus, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Thomsen, ank. Huelva 14.2.
s.s. Aase, pass. Dungeness 2.2.
m.t. Aase Mærsk, afg. Philadelphia 3.2.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Dairen 17.2. udg.
s.s. Agnete, pass. Gibraltar 4.2.
s.s. Agnete Mærsk, afg. Manchester 25.1.
s.s. Alabama, ank. Kbhvn. 11.2.
m.s. Alexandra, Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. Alfa, afg. Casablanca 11.2.
s.s. Algarve, i Fart paa Middelhavet.
s.s. Alice, pass. Gibraltar 7.2.
m.s. Almena, ank. Clyde 7.2.
m.s. Alstia, Heindorn, afg. Djibouti 14.2. til Colombo, udg.
s.s. Alssund, Nielsen, afg. Norfolk Va. 13.2. til Caibarien, Cuba.
s.s. Amalienborg, oplagt Aalborg.
m.s. Amerika, Borch, afg. St. Thomas 18.2. til London, hjg.
s.s. Anna, pass. Brünshüttelkoog 11.2.
m.t. Anna Mærsk, afg. San Pedro 2.2.
m.s. Annam, Kragelund, afg. Aden 15.2. til Singapore, udg.
s.s. Anne, rapp. 80 m N Lands End 5.2.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Haifa 6.2.
s.s. Argentina, afg. Helsingør 10.2.
m.s. Arizona, ank. San Nicolas 9.2.
s.s. Arnold Mærsk, afg. Casablanca 5.2.

B

s.s. Askø, Langlykke, ank. Blyth 16.2.
m.s. Asnæs, pass. Milford Haven 12.2.
m.s. Asia, Hansen, afg. Antwerpen 15.2. til Hamborg, udg.
m.s. Astoria, Jensen, ank. Rotterdam 6.2.
m.s. Asbjørn, Bjark, ank. San Pedro 5.2.
s.s. Aslaug, afg. Jaffa 1.2. til Manchester.
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Shanghai 18.2., udg.
s.s. Bellona, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. Benedikt, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
m.t. Bente Mærsk, pass. Galata 7.2.
s.s. Bergenhus, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Bes, pass. Spurn Point 12.2.
s.s. Betty, afg. Rouen 3.2.
s.s. Betty Mærsk, ank. West Hartlepool 30.1.
s.s. Birgit, Vilsmark, pass. 38 Nord 5-1 Vest 16.2.
s.s. Birgitte, afg. Sfas 1.2. til Jaffa.
s.s. Birte, Pedersen, pass. 35 N 36° 35 V. 14.2. p. R. t. Boston Mass.
s.s. Bodil, afg. Malaga 7.2.
m.s. Boringia, Væring, ank. Rotterdam 15.2., udg.
m.s. Bornholm, Petersen, afg. Suez 7.2.
s.s. Bothal, Hansen, afg. Kbhvn. 16.2. til London.
s.s. Brasilien, afg. Santos 10.2.
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Marseilles 8.2.
s.s. Bretland, Hansen, ank. Kbhvn. 9.2.
s.s. Britta, ank. Valencia 8.2.
s.s. Broholm, afg. Antwerpen 11.2.
s.s. Brosund, Hansen, ank. Guantomano, Cuba 16.2.
s.s. Brynhild, afg. Odense 11.2.

NYHAVNS SKIBSHANDEL**A. Aldenborg**

Nyt og brugt Skibsinventar, Tovværk, Staalline, Brændselsolie, Smøreolie, Twist, Maskinpakning, Farve og Aarer. Samt alt i Skibsproviantering. Fortoldet og paa Udførsel.

Nyhavn 13 - Telefon Byen 3214

C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, afg. Buenos Aires 12.2.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Kbhvn. 18.2.
 s.s. *Carmen*, afg. Valencia 15.2.
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Talmouth 7.2.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Antwerpen 6.2.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape of Good Hope 13.2. p. R. t. Dakar, hjg.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. St. Paul 15.2. p. R. t. Bunbury.
 s.s. *Christiansborg*, pass. Norfolk 15.2.
 s.s. *Cimbria*, afg. Danzig 13.2. til Dieppe.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Danzig 15.2.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, afg. Newcastle N. S. W. 18.2.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Palæstina 1.2.
 s.s. *Cyril*, Larsen, pass. Terscelling 17.2.

D

- s.s. *Diana*, afg. Stettin 9.2. til Reykjavik.
 s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, afg. Goole 10.2.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Dunbar 11.2. til Dakar, hjg.
 s.s. *Delaware*, afg. Herøen 12.2. til Methil Burntisland.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Sfax 11.2.
 s.s. *Douro*, Kbhvn.-Østersøhavnene.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

- s.s. *Ebba*, afg. Cardiff 11.2.
 s.s. *Ebro*, ank. Kbhvn.
 s.s. *Edith*, afg. Bordeaux 3.2.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Manchester 26.1.
 s.s. *Egholm*, afg. Lissabon 7.2. til Antwerpen.
 s.s. *Ella*, ank. Kbhvn.
 s.s. *Elic*, Lisberg, afg. Newport News 15.2.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Antwerpen 27.1.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Marseilles 15.2.
 s.s. *Elsborg*, pass. Kbhvn. 16.2.
 s.s. *Else*, ank. Kbhvn. 10.2.
 s.s. *Emanuel*, afg. Bilbao 17.2. til Briton-Ferry.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Port Said 6.2.
 m.t. *Emma Mærsk*, ank. Gdynia 26.1.
 s.s. *Energi*, ank. Briton-Ferry 15.2.
 s.s. *England*, afg. Burntisland 15.2. til Kbhvn.
 m.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Enigheden*, afg. Newport-Mon. 18.2. til Ayamonte.
 s.s. *Eringring*, afg. Florø 15.2. til Wear.
 s.s. *Erna*, pass. Gibraltar 1.2.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Kbhvn. 12.2.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Raumo 11.2.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Sønderborg 17.2.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, ank. Sunderland 7.2.
 s.s. *Estrid*, pass. Oran 8.2.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 13.2., udg.

F

- s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, pass. Ushant 17.2. p. R. t. Port Said, udg.
 s.s. *Flynderborg*, afg. Cardiff 17.2.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Bona 17.2.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freya*, afg. Vlissingen 6.2.
 s.s. *Frigga*, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Frode*, i Dok i Frederikshavn 5.2.

G

- s.s. *Garonne*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Georgia*, afg. Burntisland 27.1. til Portland Main.
 s.s. *Gerda*, ank. Wales 10.2.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Casablanca 17.2.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Hongkong 26.1.
 s.s. *Gorm*, afg. Antwerpen 11.2.
 s.s. *Grete*, afg. Dakar 10.2.
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Honfleur 15.2.
 s.s. *Guðrun*, afg. Alexandria 5.2. til Jaffa.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. 2. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,30
NEWYORK.....	450,25	AMSTERDAM.....	308,85
BERLIN.....	182,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,10	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,65	HELSINGFORS....	9,95
ZÜRICH.....	148,65	PRAG.....	19,00
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	86,20

- s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Charleston 6.2.
 s.s. *Gunhild*, ank. Hamborg 6.2.
 s.s. *Gunvar*, ank. Bristol 11.2.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Zoza 8.2.
 s.s. *Gyda*, pass. Gibraltar 5.2.

H

- s.s. *H. H. Petersen*, afg. Nørre-Sundby 17.2. til Dunston.
 s.s. *Hafnia*, ank. Methil 16.2.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 20.1.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. London 6.2.
 s.s. *Harald*, afg. Danzig 8.2. til Garston.
 s.s. *Harriet*, ank. Klaipeda 5.2.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Kotka 10.2.
 m.s. *Herdis*, afg. Algier 27.1.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hilde*, afg. Jaffa 31.1. til Liverpool.
 s.s. *Hindholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Horsia*, Nielsen, afg. Boston 14.2. til Middlesbrough.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Aalesund 5.2.

I

- m.s. *India*, Krarup, ank. Hull 13.2., udg.
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Santos 15.2.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Danzig 15.2.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Gibraltar 4.2.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 22.1.
 s.s. *Inger*, pass. Dungeness 8.2.
 s.s. *Irene Maria*, ank. Kbhvn. 15.2.
 s.s. *Island*, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, forv. afg. Kbhvn. 22.2.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Gibraltar 5.2.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Galata 4.2.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Hamborg 17.2., udg.
 s.s. *Jenny*, ank. Corcubion 9.2.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Gdynia 4.2.
 s.s. *Johanne*, ank. Hango 11.2.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Palestrina 2.3.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Marseille 1.2.
 s.s. *Jutta*, afg. Zeebrügge 8.2.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Colombo 18.2. til Suez, hjg.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 17.2.

K

- s.s. *Karen Toft*, ank. Kbhvn. 15.2.
 s.s. *Kai*, Friis, ank. Rouen 15.2.
 s.s. *Karla*, ank. Kbhvn. 4.2.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, afg. Norfolk V. 6.2. til New Orleans.
 s.s. *Kirsten*, afg. Hamborg 7.2. til Danzig.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Fethey 1.2.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Kbhvn. 15.2. til Danzig.
 s.s. *Knud*, afg. Warrington 10.2.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejele Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

- m.s. *Lalandia*, Frederiksen, afg. Marseilles 16.2. til Le Havre, hjg.
 s.s. *Laura*, pass. Panama 8.2.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Rotterdam 5.2.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Blyth 4.2.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Alexandria 7.2.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Bourgas 17.2.
 s.s. *Lilian*, afg. Kbhvn. 11.2.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Lisbon 14.2.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 8.2.
 m.s. *Lundby*, afg. Santos 15.2. til Buenos Aires.
 s.s. *Lynæs*, afg. Kbhvn. 11.2.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.


M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, ank. Kbhvn. 4.2.
 s.s. *Maja*, afg. Oran 4.2.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Nakskov 9.2.
 s.s. *Munø*, Albertsen, afg. New York 1.2. til Africa.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Colombo 15.2. til Saigon.
 s.s. *Margrethe*, afg. Kbhvn. 15.2.
 s.s. *Marie*, ank. Hamborg 8.2.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Donges 30.1.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Oporto 15.2.
 s.s. *Maryland*, afg. New York 8.2.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Alexandria 18.1.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Bangkok 14.2., udg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Møen*, Kbhvn.-Stège-Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Blyth 14.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Newport 17.2.
 s.s. *Najaden*, ank. Rouen 10.2.
 s.s. *Nancy*, afg. Savona 11.2.
 s.s. *Nautic*, ank. Barcelona 7.2.
 s.s. *Nelly*, ank. Rouen 11.2.
 s.s. *Neptun*, afg. Linhamn 6.2.
 s.s. *Nerma*, afg. St. Louis du Rhone 11.2.
 s.s. *Nevada*, afg. Kbhvn. 8.2.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Chester 3.2.
 s.s. *Niobe*, afg. Llanelly.
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Yokohama 7.2.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Manila 2.2.
 m.s. *Nordbo*, rapp. 100 m V Lands End 7.2.
 s.s. *Nordborg*, pass. Vlissingen 18.2.
 s.s. *Norden*, ved Wight 9.2.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Honolulu 2.2.
 m.s. *Nordhavet*, pass. Gibraltar 7.2.
 m.s. *Nordhval*, ank. Christobal 5.2.
 m.s. *Nordkap*, afg. Jacsonville 7.2.
 s.s. *Nordlys*, ank. New York 31.1.
 m.s. *Nordpol*, afg. Vancouver 3.2.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Beckton 10.2.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Santos 13.2.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, afg. Swansea 11.2.
 s.s. *Olga S.*, pass. Gibraltar 7.2.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Casablanca 30.1.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 19.2.
 m.s. *Oregon*, afg. Rio 27.1.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Horsens 15.2.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, afg. Sydney 18.2. til Dakar.
 udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Sfax 14.2. til Glasgow.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, pass. Christobal 10.2.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Dakar 7.2. til Yokohama, udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 30.1.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 17.2. til Aarhus.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Nice 15.2.

R

s.s. *Randi*, ank. Las Palmas 10.2.
 s.s. *Riga*, afg. Methil 17.2. til Aarhus.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. Zeebrugge 4.2.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rosenborg*, afg. Dakar 16.2.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Glasgow 30.1.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Merca 12.2. til Calcutta.
 s.s. *Scandia*, ank. Kbhvn. 16.2.
 s.s. *Scotia*, ank. Bordeaux 13.2.
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Bombay 17.2. til Coronto.
 m.s. *Selandia*, Andersen, pass. Ushant 12.2. p. R. t. Panama
 Kanalen, udg.
 m.s. *Siam*, Christensen, ank. Gøteborg 18.2., udg.
 s.s. *Signe*, pass. Helsingør 7.2.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Seville 14.2.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, afg. Newport 13.2.
 s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Port Talbot 17.2.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Nørresundby 7.2.
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 10.2.
 s.s. *Stal*, Larsen, pass. 14° S. 85° Ø. 14.2. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Stella*, afg. Valparaiso.
 m.s. *Stensby*, pass. Point de Galle 1.2. p. R. t. Misumi.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. San Pedro 17.2.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, pass. Ushant 16.2.
 s.s. *Susan*, afg. Bordeaux 5.2.
 s.s. *Svanhild*, afg. New York 1.2.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Øster-
 søen.
 s.s. *Svava*, ank. Aarhus 12.2.
 s.s. *Søborg*, ank. Huelva 16.2.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sonderjyske Havne.

T

m.s. *Tasmania*, Barfoed, afg. Capetown 9.2.
 s.s. *Taarholm*, afg. Danzig 12.2.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Santos forv. 21.2.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 17.2. til Gdynia.
 s.s. *Tekla*, ank. Bordeaux 5.2.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Kbhvn. 20.2.
 s.s. *Tennessee*, forv. afg. New York 18.2.
 s.s. *Tomsk*, pass. Dungeness 10.2.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape Agulhas 3.2. til
 Yokohama, udg.
 s.s. *Tove*, pass. Skagen 6.2.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. West-Hartlepool 18.2.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Faxe Ladeplads 17.2. til Memel.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, afg. London 13.2.
 s.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Turebt*, afg. New York 15.2. til Santos.
 s.s. *Tyr*, afg. Tallinn 15.2.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, pass. Christobal 1.2.
 s.s. *Uranienborg*, pass. Flores 6.2.

V

s.s. *Vendia*, afg. Danzig 16.2. til Le Havre.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Antwerpen 6.2.
 s.s. *Viborg*, ank. Sunderland 16.2.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Kbhvn. 17.2.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, afg. Zeebrugge 5.2.
 s.s. *Virginia*, afg. Kbhvn. 23.1. til River Plate.
 m.s. *Vistula*, Kbhvn.-Oslo Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 17.2.

Y

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

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Kbhvn. 15.2.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 — 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebedding for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wøssberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

STEVEDORE

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

Aalborg

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 Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje Grøn 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.

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

1, Brazil Street... Manchester
7, Chapel Street... Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway... Bradford
"York House",
57, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock... Immingham

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 19. Februar 1936.

Nr. 7.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

376. (T). Danmark. Fakse Bugt. Præsto Fjord. Afmærkning i Uorden for Is.
Afmærkningen i *Præsto Fjord* kan paa Grund af Isforholdene ikke forventes at være paa Plads eller i Orden.
377. Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Listed. Fyr forandret.
Ledefyrene ved *Listed* Havn er forandret til at vise rødt, fast Lys. Fyrene er anbragt paa runde, umalede Fyrpæle, 5½ m høje.
Bagfyret er anbragt paa Havnepladsen og Forfyret 25 m N. t. E. for Bagfyret. Flammens Højde i Bagfyret er 10 m og i Forfyret 7 m. Synsvidde: 3 Sm.
Fyrene brænder kun, naar Fartøjer fra Stedet er paa Søen.
c. 55° 09' N. 15° 07' E.
(Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 432. Havnelods, Side 120. Fyr-Port. Nr. 486.)
378. Sverige S.-Kyst. Ystad. Oplysning om Havnearbejder.
(U. f. s. Nr. 6/332. Stockholm 1936.)
De i U. f. S. Nr. 15/897 1935 omtalte Forandringer i Fyrbelysningen er iværksat. Ligeledes er de omtalte Havnearbejder fuldført med Undtagelse af den besluttede Afkortning af den gamle indre W.-lige Pier, hvis Hoved endnu ikke er i Orden. En Stenkiste henligger nogle Meter uden for Pierens Yderende.
c. 55° 25' N. 13° 50' E.
(E. f. S. Nr. 15/897 1935. Kort Nr. 262. Danske Lods, Side 421).
379. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib inddraget for Is.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
380. Sverige. Kalmarsund. Lystønder inddraget for Is.
(U. f. s. Nr. 7/401. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Trädgårdsgrund c. 56° 38' N. 16° 22' E. Samtlige Lystønder i *Kalmarsunds djupränna. Norra angöringsbojen.*

381. **Sverige. Kalmarsund. Hatten Klokketønde inddraget for Is.**
(U. f. s. Nr. 7/401. Stockholm 1936.)
Klokketønden *Hatten* paa c. 56° 46' N. 16° 30' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
382. **Sverige. Kalmarsund. Mönsteråsleden. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/472. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Oknö, östra og *västra*. c. 57° 00' N. 16° 32' E.
383. **Sverige. Kalmarsund. Mönsteråsleden. St. Oknö Lodsudkigsstation lukket for Is.**
(U. f. s. Nr. 7/471. Stockholm 1936.)
Lodsudkigsstationen paa *St. Oknö* (*Mönsterås* Lodseri) er paa Grund af Isforholdene midlertidig lukket. c. 57° 00',₂ N. 16° 32',₁ E.
384. **Sverige. Arkö—Häradsjär. Lystønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/400. Stockholm 1936.)
Lystønden *Södra Espskärsgrundet* paa c. 58° 14' N. 16° 54' E. er inddraget for Vinterperioden.
385. **Sverige. Norrköping—Arkö. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/400. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Ettergrundskällan c. 58° 31' N. 16° 54' E. (*Gränsö sten. Anholmen. Fläskö södra. Fläskö norra.*)
386. **Sverige. Bråviken. Pampusfjärden—Norrköping. Indsejlingsrende oprenset.**
(U. f. s. Nr. 7/399. Stockholm 1936.)
Den uddybede Indsejlingsrende fra *Pampusfjärden* til *Norrköping* Havn er oprenset til en Dybde af 7,0 m ved Middelvandstand.
387. **Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/398. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Västra Stendörren c. 58° 45' N. 17° 24' E. *Alqubbsgrundet. Korsnäsgrundet.*
388. **Sverige. Bottniske Bugt. Argos grund Lystønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/396. Stockholm 1936.)
Lystønden *Argos grund* paa c. 60° 38' N. 18° 22' E. er inddraget for Vinterperioden.
389. **Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib inddraget for Vinteren.**
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. er inddraget for Vinterperioden.
390. **Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/392 og 7/393. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Holmögadd c. 63° 36' N. 20° 45' E. *Jägarören.*
391. **Sverige. Bottniske Bugt. Umeå. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/395. Stockholm 1936.)
Samtlige Fyr i *Östra Umeåleden, Södra Umeåleden* og *Umeålv* er slukket for Vinterperioden.
Umeå Havn: c. 63° 49' N. 20° 16' E.
392. **Sverige. Bottniske Bugt. Petlandskär. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 7/394. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Petlandskär, södra, östra og *västra*. c. 63° 39' N. 20° 24' E.

- 393. Finland. Skärgårdshavet. Indløbet til Uusikaupunki. Stånggrund Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/143. Helsingfors 1936.)
Stånggrund (Tankokari) Fyr paa c. 60° 43' N. 21° 02' E. er slukket for Vinterperioden.
- 394. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgaard. Järngrundet Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/142. Helsingfors 1936.)
Järngrundet (Rautakallio) Fyr paa c. 60° 24' N. 22° 09' E. er slukket for Vinterperioden.
- 395. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/120. Helsingfors 1936.)
Porkkala Fyr paa c. 59° 56' N. 24° 24' E. er slukket for Vinterperioden.
- 396. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Högholm W. Sømærke inddraget. Duc d'Albe opført.**
(N. f. S. Nr. 7/634. Berlin 1936.)
1. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 10' 33" N. 24° 58' 26" E. er permanent inddraget.
2. Paa den i (1) nævnte Plads er opført en Duc d'Albe til Brug ved Deviationsundersøgelse.
(Kort Nr. 276.)
- 397. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Skanslandet Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 4/119. Helsingfors 1936.)
Skanslandet Fyr paa c. 60° 08' N. 25° 00' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 6/325 1936.)
- 398. Finland. Finske Bugt. Lovisa. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/124 og 4/125. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Hudö övre c. 60° 21' N. 26° 16' E. *Hudö nedre. Myrörn. Fanstnäs. Monäs övre. Monäs nedre. Lovisasten. Lökhölm.*
- 399. Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/126. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Veikari c. 60° 16' N. 27° 14' E. *Kivikari.*
- 400. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer lukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/127. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er lukket for Vinterperioden:
Haapasaari. Lovisa.
- 401. Finland. Finske Bugt E.-lige Del. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 4/123. Helsingfors 1936 og Telegram fra Lodskontoret i Viipuri.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Seivästö c. 60° 11' N. 29° 02' E. *Seiskari. Narvi. Someri. Svær Tyttärsaari. Hogland södra og norra. Rödskär.*
- 402. Tyskland. Swinemünde. Fyr forandres.**
(N. f. S. Nr. 7/629. Berlin 1936.)
Den 24. Februar d. A. forandres nedennævnte Fyr uden nærmere Meddelelse:
1. *Eichstaden Nord* hvide og grønne Vekselfyr paa c. 53° 54',₅ N. 14° 15',₇ E. forandres til at vise grønt Et-Blink hver 3^s.
2. *Grosser Mellin Nord* hvide og røde Vekselfyr paa c. 53° 53',₇ N. 14° 15',₅ E. forandres til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s.
3. *Kleiner Mellin Nord* hvide og røde Vekselfyr paa c. 53° 51',₇ N. 14° 17',₀ E. forandres til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s.
(Kort Nr. 280.)

(Se Tillæg.)

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

403. Sundet. Kullen W. Vragafmærket.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Höganäs.)

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 6/371 1936 meddeles, at det deri omtalte Vrag, der er Vraget af Motorskonnerten *Gloria*, ligger sunket paa c. $56^{\circ} 18',1$ N. $12^{\circ} 20',4$ E. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, samt en Vragprik med 2 grønne Flag er udlagt tæt ENE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 6/371 1936.)

404. Danmark. Sundet. Middelgrund S. Lystønde atter i Orden.

Lystønden *Middelgrund S.* paa c. $55^{\circ} 41'$ N. $12^{\circ} 39'$ E. er atter i Orden og viser normal Fyrkarakter, afvekslende hvidt og rødt Blink.

(E. f. S. Nr. 6/372 1936.)

405. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Petersværft—Støge. Afmærkning i Uorden for Is.

Afmærkningen i Farvandet fra *Petersværft* til *Støge* er i Uorden paa Grund af Isforholdene:

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

Ved Opmaalingen den 14. Februar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $5,0$ m i E.-Siden af Renden, $6,0$ m i Midten af Renden og $2,9$ m i W.-Siden af Renden.

c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13',4$ E.

(E. f. S. Nr. 3/163 1936.)

407. Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Besejlingsforholdene ændret. Bogø Fyr forandret. Sømærket Storstrøm flyttet.

Fra den 15. Februar 1936 foregaar Gennemsejlingen af *Storstrømsbroen* mellem Bropillerne Nr. 21 og 22 ($54^{\circ} 58' 02''$ N. $11^{\circ} 53' 23''$ E.) og mellem Bropillerne Nr. 22 og 23, saaledes at alle W.-gaaende Skibe henvises til at benytte Gennemsejlingen mellem Pillerne 21 og 22 og alle E.-gaaende Skibe til Gennemsejlingen mellem Pillerne 22 og 23.

Broens Overbygning med tilhørende Buer er paa Plads over disse Gennemsejlinger, i hvilke den fri Gennemsejlingshøjde er henholdsvis $25,2$ m og 26 m over Middelvandstand.

Til Støtte for Passagen af Broen om Natten er der i disse Gennemsejlinger anbragt grønne og røde Ledelys paa Bropillernes Indersider i Nærheden af Brokanten, nemlig paa S.-Siden af Pille 21 2 grønne Ledelys, paa N.-Siden af Pille 22 2 røde Ledelys (disse 4 Ledelys viser Lys E.-efter) samt paa S.-Siden af Pille 22 2 røde Ledelys og paa N.-Siden af Pille 23 2 grønne Ledelys (disse 4 Ledelys viser Lys W.-efter).

Ledelysene er anbragt i c. 4 m Højde.

Skibe, der passerer gennem de to nævnte Gennemsejlinger i de befalede Retninger, vil saaledes have 2 grønne Lys om Styrbord og 2 røde Lys om Bagbord.

Paa Pille 22 er anbragt et Taagesignal; Karakteren er Et-Stød hver 30^s . og afgives skiftevis med E.-lige og W.-lige Sirene. Sirenernes Højde over Vandet er $25,2$ m.

2. *Bogø Fyr* paa $54^{\circ} 56' 10''$ N. $11^{\circ} 59' 54''$ E. er forandret, saaledes at det nu lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra $110\frac{1}{2}^{\circ}$ til $115\frac{1}{2}^{\circ}$.
2. Hvidt i --- - $115\frac{1}{2}^{\circ}$ - 117° .
3. Rødt i Pejll. fra 117° til $123\frac{1}{4}^{\circ}$.

Fyret viser saaledes en hvid Vinkel, hvis N.-lige Begrænsning gaar gennem Pille 21 og hvis S.-lige Begrænsning gaar c. 30 m N. om Pille 23. Lysvinklens Bredde er i begge Gennemsejlingsaabninger 90 m.

3. Den hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste, *Storstrøm*, paa $54^{\circ} 57' 42''$ N. $11^{\circ} 54' 11''$ E. er flyttet c. 80 m i Retning NW. t. N. til $54^{\circ} 57' 45''$ N. $11^{\circ} 54' 08''$ E. i $7,0$ m Vand, saaledes at den viser klar af en $4,8$ m Palle.

Iøvrigt henvises til Skitsen i E. f. S. Nr. 2/102 1936.

(E. f. S. Nr. 1/27, 1/28, 1/91, 2/102 og 2/145 1936. Kort Nr. 301, 299, 291, 279 og 280. Danske Lods, Side 537 og 539. Fyr-Fort. Nr. 648 A, B, C og D samt Nr. 665. Søm.-Fort Side 81, Nr. 31 A.)

408. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Sakskøbing Fjord. Afmærkning i Uorden for Is.
Afmærkningen paa *Sakskøbing Fjord* er i Uorden paa Grund af Isforholdene.
409. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund S.-lige Del. Baaker opført. Oplysning om Afmærkning.
I. Til Vejledning for Sejladsen i den S.-lige Del af *Guldborgsund* er opført følgende nye Ledebaaker:
1. *Raabjerg* Ledebaaker:
a. Bagbaaken paa $54^{\circ} 42' 29''$ N. $11^{\circ} 54' 34''$ E. En rød- og hvidstribet Baake med Trekant med Spidsen nedad. Baakens Højde: 5 m (c. 12 m over Vandet).
b. Forbaaken staar i Strandkanten 381 m 226° fra Bagbaaken. En rød- og hvidstribet Baake med Trekant med Spidsen opad. Baakens Højde: 9 m.
Baakerne overet i Pejling 46° leder gennem det smalle Løb over *Herringen*.
2. *Marrebæk* Ledebaaker:
a. Bagbaaken paa $54^{\circ} 41' 18''$ N. $11^{\circ} 53' 03''$ E. En rød- og hvidstribet Baake med Trekant med Spidsen nedad. Baakens Højde: 6 m (c. 9 m over Vandet).
b. Forbaaken staar ved Strandkanten c. 250 m 213° fra Bagbaaken. En rød- og hvidstribet Baake med Trekant med Spidsen opad. Baakens Højde: 5 m (c. 6 m over Vandet).
Baakerne overet i Pejling 33° leder gennem det smalle Løb over *Pladen*.
II. Sømærkers Plads ved *Pladen*:
W.-S i d e n a f L ø b e t:
a. N.-ligste røde Stage med 1 opadvendt Kost $54^{\circ} 40' 57''$ N. $11^{\circ} 52' 38''$ E.
b. S.-ligste røde Stage med 1 opadvendt Kost $54^{\circ} 40' 48''$ N. $11^{\circ} 52' 27''$ E.
E.-S i d e n a f L ø b e t:
c. N.-ligste hvide Stage med Halmvisk $54^{\circ} 40' 57''$ N. $11^{\circ} 52' 39''$ E.
d. S.-ligste hvide Stage med Halmvisk $54^{\circ} 40' 47''$ N. $11^{\circ} 52' 29''$ E.
(Kort Nr. 306, 291 og 292. Danske Lods, Side 524. Søm.-Fort. Side 77, Nr. 36 a—b, 38 a—b, 39 og 40.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

410. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Afmærkning i Uorden for Is.
Afmærkningen i *Roskilde Fjord* er i Uorden paa Grund af Isforholdene.
411. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Afmærkning i Uorden for Is.
Afmærkningen i *Randers Fjord* er upaalidelig paa Grund af Isforholdene.
412. Norge. Oslofjord. Horten. Taagesignal oprettet.
(B. f. F. Nr. 4. Oslo 1936.)
Paa *Fyllingen* er paa c. $59^{\circ} 24',_9$ N. $10^{\circ} 30',_2$ E., c. 10 m S. for Fyret, oprettet et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød hver 30^s , Stødets Varighed 5^s . Signalet afgives om Dagen uafbrudt under Taage og om Natten under Taage, naar der ventes rutegaende Skib, som anløber *Horten*.
(Kort Nr. 236.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

413. Danmark. Graadyb. Sandodden Lystønde genudlagt.
Lystønden *Sandodden* paa c. $55^{\circ} 27',_8$ N. $8^{\circ} 25',_5$ E. er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.
(E. f. S. Nr. 6/340 1936.)
414. Danmark. Manø Gyde. Sømærke inddraget for Is.
Vageren ved Indsejlingen til *Manø Gyde* er inddraget paa Grund af Isforholdene.
c. $55^{\circ} 16\frac{1}{2}'$ N. $8^{\circ} 29'$ E.

415. (P). Belgien. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr oprettes.

(A. a. N. Nr. 216. Bryssel 1936.)

I Løbet af Marts d. A. oprettes om Bord i Fyrskibet *Wandelaar* paa $51^{\circ} 22' 12''$ N. $3^{\circ} 00' 18''$ E. et Radiofyr. Radiofrekvens: 303,5 kc/s (988 m). Tonefrekvens: 600 c/s. Radiosignalet er, som følger:

1. Bogstaverne OTV OTV.....	12,8 s.
2. Pause.....	1,2 s.
3. En lang Streg.....	11,5 s.
4. Pause.....	1,0 s.
5. En lang Streg.....	11,5 s.
6. Pause.....	0,2 s.
7. Bogstaverne OTV OTV.....	12,8 s.
8. Pause.....	1,2 s.
9. En lang Streg.....	11,5 s.
10. Pause.....	1,0 s.
11. En lang Streg.....	11,5 s.
12. Pause.....	0,2 s.
13. Bogstaverne OTV OTV.....	12,8 s.
14. Pause.....	1,2 s.
15. En lang Streg.....	11,5 s.
16. Pause.....	1,0 s.
17. En lang Streg.....	11,5 s.
18. Pause.....	5,0 s.
Signalets Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Under Taage og i usigtbart Vejr gives Signalet hver 6^m, begyndende ved det 5^m, 11^m. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr gives Signalet 4 Gange i hver Time, begyndende det 11^m, 17^m, 41^m. og 47^m. af hver Time.

(Kort Nr. 264.)

416. Frankrig. Dunkerque Anduvning. Petit Out Ruytingen Lystønde atter tændt.

(A. a. N. Nr. 7/419. Paris 1936.)

Lystønden *Petit Out Ruytingen* paa c. $51^{\circ} 05',2$ N. $1^{\circ} 51',0$ E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 6/344 1936.)

417. England. Themsen Anduvning. Swin Spitway. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 6. Trinity House. London 1936.)

Swin Spitway Klokketønde paa c. $51^{\circ} 43'$ N. $1^{\circ} 12'$ E. er ombyttet med en sort og hvid, vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s.

(E. f. S. Nr. 3/176 1936)

(Se Tillæg.)

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

418. Frankrig. Cherbourg Red. Afmærkning forandret.

(A. a. N. Nr. 7/423. Paris 1936.)

1. *Bouée de la Ténarde* paa c. $49^{\circ} 39',8$ N. $1^{\circ} 37',8$ W. er ombyttet med en rød Lystønde med kegleformet Topbetegnelse, og som viser hvidt Et-Blink hver 4^s.

2. Tønden ved W.-Grænsen for Stensætningen ved *Fort de l'Ouest* paa c. $49^{\circ} 40',5$ N. $1^{\circ} 38',9$ W. er ombyttet med en sort Lystønde med cylinderformet Topbetegnelse, og som viser hvidt Et-Blink hver 4^s.

419. (T). Frankrig. Sound de Chausey. Baaker forsvundet.
(A. a. N. Nr. 7/425. Paris 1936.)
Nedennævnte Baaker er forsvundet:
a. *Les Longués* c. $48^{\circ} 54',_{11}$ N. $1^{\circ} 50',_{16}$ W.
b. *Les Epiettes Sud* c. $48^{\circ} 52',_{12}$ N. $1^{\circ} 49',_{11}$ W.
c. *L'Etardière* c. $48^{\circ} 53',_{16}$ N. $1^{\circ} 50',_{17}$ W.
d. *L'Ebauché* c. $48^{\circ} 52',_{14}$ N. $1^{\circ} 49',_{11}$ W.
e. *L'Oursière* c. $48^{\circ} 52',_{13}$ N. $1^{\circ} 48',_{17}$ W.
420. Frankrig. Rance Floden. L'île Chevret. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 7/428. Paris 1936.)
Baaken *L'île Chevret* paa c. $48^{\circ} 35',_{7}$ N. $2^{\circ} 00',_{16}$ W., mellem *Pointe de Cancaval* og *Saint-Suliac*, er genopført.
(E. f. S. Nr. 32/1933 1935.)
421. Frankrig. Saint-Malo. Baaker genopført.
(A. a. N. Nr. 7/429. Paris 1936.)
Nedennævnte Baaker er genopført:
a. *Rochardien* c. $48^{\circ} 38',_{7}$ N. $2^{\circ} 04',_{15}$ W.
b. *Dodehal* c. $48^{\circ} 39',_{9}$ N. $2^{\circ} 01',_{16}$ W.
(E. f. S. Nr. 50/2909 1935 og 1/63 1936.)
422. Skotland. W.-Kyst. Sound of Mull. Dearg Sgeir. Oplysning om Vrag.
(N. t. M. Nr. 303. London 1936.)
Dearg Sgeir hvide Blinkfyr paa c. $56^{\circ} 32'$ N. $5^{\circ} 55'$ W. er ikke mere formærket af Skroget af det der strandede Vrag, da dette er delvis fjernet.
(E. f. S. Nr. 6/293 1935.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

423. (T). Frankrig. Plateau des Birvideaux. Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 7/427. Paris 1936.)
Plateau des Birvideaux Fyr paa c. $47^{\circ} 29',_{12}$ N. $3^{\circ} 17',_{5}$ W. er for Tiden slukket.
424. Frankrig. Ile de Ré. Fyr atter tændt.
(A. a. N. Nr. 7/418. Paris 1936.)
Haut-Banc du Nord Fyr paa c. $46^{\circ} 15',_{9}$ N. $1^{\circ} 35',_{2}$ W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 6/340 1936.)

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

425. Cuba. Cárdenas Bugt. Cruz del Padre Cay. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 284. London 1936.)
Cruz del Padre Cay Fyr paa c. $23^{\circ} 17'$ N. $80^{\circ} 53'$ W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$ til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s . Synsvidde: 12 Sm.
426. Cuba S.-Kyst. [Santa Cruz del Sur Anduvning. Tønder inddraget.
(N. t. M. Nr. 285. London 1936.)
Nedennævnte Tønder er inddraget permanent:
1. Sort Stumtønde paa c. $20^{\circ} 23'$ N. $78^{\circ} 02'$ W., ved E.-Enden af *Levisa Bank*.
2. Sort Spidstønde paa c. $20^{\circ} 35'$ N. $77^{\circ} 53'$ W., N. for *Cayo Media Luna*.
427. (P). Argentina. Bahia de Maldonado. Punta del Este. Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 302. London 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Punta del Este* Fyr paa c. $34^{\circ} 58'$ S. $54^{\circ} 57'$ W. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s .

428. Chile. Messier Channel. South Reach. Direction Island. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 301. London 1936.)

Paa Toppen af *Direction Island* er paa c. $48^{\circ} 39' S$. $74^{\circ} 25' W$. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s . Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 16 Sm. Fyret er ubevogtet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**429. Frankrig. Marseille. Fyrbelysning forandret.**

(A. a. N. Nr. 6/360. Paris 1936.)

1. Paa Yderenden af *Digue du Fort Saint-Jean* er paa c. $43^{\circ} 17',9 N$. $5^{\circ} 21',5 E$. tændt et nyt Fyr, der viser grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 15^s , Lys 8^s , Mørke 1^s , Lys 2^s , Mørke 1^s , Lys 2^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: $7,6 m$. Synsvidde: 12 Sm. Graat Taarn.

2. Paa *Fort Saint-Nicolas*, ved S.-Siden af Indløbet til *Vieux Port*, er paa c. $43^{\circ} 17',6 N$. $5^{\circ} 21',8 E$. tændt et nyt Fyr, der viser grønt Et-Blink, 60 Blink pr. Minut. Flammens Højde: $8,5 m$. Synsvidde: 6 Sm. Graa Fyrpæl.

3. Paa *Fort Saint-Jean*, ved N.-Siden af Indløbet til *Vieux Port*, er paa c. $43^{\circ} 17',7 N$. $5^{\circ} 21',7 E$. tændt et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink, 60 Blink pr. Minut. Flammens Højde: $11,8 m$. Synsvidde: 7 Sm. Graa Fyrpæl.

4. *Fort Saint-Jean* hvide, faste Fyr er nedlagt.

5. Lystønden *Bouée de la digue du Fort Saint-Jean*, som viste grønt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , er permanent inddraget.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**430. Røde Hav. Suez Bugt. Shadwan Channel. Baake opført.**

(N. t. M. Nr. 283. London 1936.)

En Baake er opført paa Midten af det fritliggende Rev paa c. $27^{\circ} 33' N$. $33^{\circ} 50' E$. $0,96 Sm$ 261° fra N.-Spidsen af *Seaul Seria*.

431. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Satan's Gap. Vrag fjernet. Lystønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 291. London 1936.)

Vraget, hvorover mindste Dybde var $7,3 m$, og som laa sunket paa $30^{\circ} 26' 49'' N$. $48^{\circ} 05' 30'' E$., er fjernet og Lystønden, der afmærkede Vraget, inddraget.

(E. f. S. Nr. 52/3038 1935.)

432. Persiske Bugt. Bahrein. Khor Kaliya. Fyr tændt. Lystønder udlagt.

(N. t. M. Nr. 273. London 1936.)

1. Paa c. $26^{\circ} 11' N$. $50^{\circ} 40' E$., $0,247 Sm$ 205° fra *Kassar Diwan Rock*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s . Flammens Højde: $4,6 m$. Synsvidde: 5 Sm. Rød Tremmeværksbaake. Fyret er ubevogtet.

2. En sort og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s , er udlagt $1,025 Sm$ 143° fra *Kassar Diwan Rock*.

3. En sort og hvid, vandret stribet Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 2^s , er udlagt $0,755 Sm$ 340° fra *Kassar Diwan Rock*.

433. Forindien W.-Kyst. Kauarakysten. Kasaragod Anduvning. Vragtønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 277. London 1936.)

En grøn Spidstønde er udlagt paa c. $12^{\circ} 30' N$. $74^{\circ} 54' E$., c. $0,8 Sm$ 70° fra et sunket Vrag og $5,25 Sm$ 269° fra *Kasaragod Fort*.

434. Forindien W.-Kyst. Quilon Red. Grunde.

(N. t. M. Nr. 292. London 1936.)

1. En Grund med $8,2 m$ Vand findes paa c. $8^{\circ} 52' N$. $76^{\circ} 35' E$., $0,975 Sm$ 225° fra det røde, faste Fyr ved Teglbrænderiet.

2. Grunden paa c. $8^{\circ} 53' N$. $76^{\circ} 34' E$., c. $0,35 Sm$ S. for *Tangasseri Point*, udvider sig S. efter.

435. **Bengalske Bugt. Karnaphuli Floden Anduvning. Tønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 293. London 1936.)
Tønden ved Anduvningen til *Karnaphuli* Floden er flyttet c. 0,7 Sm i Retningen 224° og ligger nu paa 22° 13' 00" N. 91° 36' 00" E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

436. **Kina. Hong Kong Havn. Tønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 244. London 1936.)
Tønde Nr. „A. 6“ paa c. 22° 18' N. 114° 10' E., c. 0,35 Sm W. for *Kowloon Point*, er permanent inddraget.
437. **Kina. Hai-tan Stræde. Yu-tou-tao (Chung Island) S. Skær.**
(N. t. M. Nr. 11. Shanghai 1936.)
Et Skær med 1,2 m Vand rapporteres at ligge paa c. 25° 38' N. 119° 35' E., 3,0 Sm 217½° fra Triangulationsmærket paa Toppen af *Slut Island*.
438. **Australien N.-Kyst. Bynoc Harbour. Oplysning om Skær og Dybder.**
(N. t. M. Nr. 262. London 1936.)
1. Et Skær, der er tørt ved Lavvande, ligger 9,3 Sm 222° fra *Charles Point* Fyr.
 2. Et Skær i Havoverfladen ligger 8,0 Sm 220° fra *Charles Point* Fyr.
 3. Nedennævnte Dybder findes, som følger:

a. 3,2 m	9,0 Sm 215°	fra <i>Charles Point</i> Fyr.			
b. 3,2 m	6,7 Sm 220°	-	—	—	—
c. 9,1 m (Klippe)	6,3 Sm 254°	-	—	—	—
d. 3,2 m	8,2 Sm 206°	-	—	—	—
- Charles Point* Fyr: c. 12° 23' S. 130° 38' E.
439. **Australien. New South Wales. Coffs Harbour Anduvning. Grund.**
(N. t. M. Nr. 252. London 1936.)
En Grund (Klippe) med 5,5 m Vand ligger paa c. 30° 18' S. 153° 11' E., 1,98 Sm 104° fra *Mutton Bird Island* Triangulationsmærke.
440. **Stillehavet. Hawai eller Sandwich Øerne. Oahu. Luftfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 247. London 1936.)
Et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, er tændt paa 21° 29' 15" N. 158° 02' 30" W.

XI. Bekendtgørelser m. m.

441. **Danmark. Graadyb. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring m. v. i visse Dele af Graadyb.**
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 13. Februar 1936 udstedt følgende Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ankring m. v. i visse Dele af *Graadyb*:
I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Til Sikring af det i *Graadyb* mellem *Sædenstrand* Forfyr og *Jerg* Fyrbaake nedlagte elektriske Kabel, der paa det nærmeste ligger i *Sædenstrand* Fyrlinie, forbydes det Skibe uden bydende Nødvendighed paa den omhandlede Strækning at ankre i et Bælte paa 200 m paa hver Side af nævnte Fyrlinie samt — SE. for dette Bælte — indenfor en Afstand af 300 m fra *Jerg* Baake. Endvidere er indenfor fornævnte Omraader Anbringelse af Bundgarn, Sandsugning, Stenfiskning samt enhver Brug af Slæbeankre, Fiskeredskaber, der slæbes over Bunden, og lignende forbudt.

§ 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., for saa vidt Forholdet ikke 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.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 29/1782 1935. Danske Lods, Side 99.)

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. 5 to Australia Pilot, Vol. II.
R New Edition of North Sea Pilot, Part II.
T Supplement No. 1 to Nova Scotia (S. E. Coast) and Bay of Fundy Pilot.

Tyskland:

- N D. 8 Reede von Wilhelmshaven.
N D. 107 Deutsche Küste, Vortrapptief, Süder- und Norder-Aue. — Wyk-Hafen. — Amrum-Hafen.

Norge:

- N 23 Bergen til Holmengrå.
† 23 Blomø til Ronglevær.
T Tillæg Nr. 1 til „Den norske Los“, Hæfte V.

Tillæg.

I. Østersøen.

442. Finland. Finske Bugt. Söderskär Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Söderskär Fyr paa c. 60° 07' N. 25° 25' E. er slukket for Vinterperioden.
443. Tyskland. Libben E. Lys- og Klokketønde inddraget for Is.
(Telegram fra Marineoberkommando, Berlin.)
Lys- og Klokketønden Libben E. paa c. 54° 34' N. 13° 10' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

444. Danmark. Lister Dyb. Højer Kanal. Afmærkning i Uorden for Is.
Afmærkningen i Højer Kanal er i Uorden paa Grund af Isforholdene.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' **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

NAKSKOV

SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

KOLDING

RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORG
 LLOYD'S AGENT
 Telefon: 4120
 Statstelefon: 16
 Telegram-Adr.
 »Maritime«

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

ASSENS

MARIAGER

ALFRED LARSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS
 TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.
 PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER
 INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
 Telf.: Cementcentralen Nr. 1
 Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
 Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
 Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

NAKSKOV

ALFR. HOVMAND
 SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
 British Vice-Consulate for Lolland-Falster
 Landmandsbankens Bandholm Agentur
 Telefoner 11 & 41
 Telegram-Adresse:
 »HOVMAND«

Casper Andréa's Eftflg.
 ved
Halfdan Rasmussen
 edsv. Skibsmægler
NAKSKOV
 Statstelefon Nr. 7
 Telefon Nr. 108, 408 & 618
 Telegr.-Adr.: „Andrea“

ESBJERG

NØRRESUNDBY

C. BREINHOLT
 SKIBSMÆGLER
 INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
 Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG
 Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
 Telefon 56 & 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

N. C. BACH
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 Etableret 1896
NØRRESUNDBY
 Telefon 1047 - 2161
 Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler)
ESBJERG
 Telgr.-Adr.
 »Lauritzen«
 Telefon: 3
 » 822

CHR. CLEMMENSEN
 INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE
 TELEFON: 14 & 33
 STATSTELEFON 33
 TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

P. A. NIELSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
 Telegramadresse: NIELSEN
 Telefon Nr. 9 & 509

FRIIS & FREDERIKSEN
 SKIBSMÆGLERE
 Indehavere:
 O. M. Friis, statsaut.
 H. Raak-Petersen, statsaut.
 H. C. Friis
 TELEFON: 30
 (3 Ledninger)
ODENSE
 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
 Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
 Lloyds Agent
 TELEFON
 NO. 4. 601.
 TLGR. ADR.
 SCHULTZ

C. HOPPE
 EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE
 TELEFON: 988 - 1663
 TELEGR.ADR.: "HOPPE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 9

TORSDAG 27. FEBRUAR 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdall«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Activ«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Ballic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phonix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

LOCKOUTEN

Efterhaanden havde man vænnet sig til, at der ved hvert Aars Begyndelse skulde komme disse ulyksalige Overenskomstforhandlinger, hvor Luften blev fyldt med Trusler om Lock-out og Strejke, men lige saa sikkert havde man regnet med, at det til sidst trak sig i Lave. Aar efter Aar er det gaaet, men nu er det altsaa mislykkedes. Vi staar midt i en ødelæggende Arbejdskamp. 100,000 Mand Forøgelse til det allerede høje Arbejdsløshedstal, og hvor mange der vil følge efter, er det i Øjeblikket umuligt at udtale sig om.

Forligsmændenes Initiativ har man ikke denne Gang mærket meget til, næsten straks gik Forhandlingerne i Haardknude, og efter kort Tids Forløb gav Forligsmændene op. Ingen — hverken Regering eller andre — har derefter kunnet redde Situationen.

Fra alle Sider indenfor det danske Samfund vil man beklage denne Udvikling. Hvordan det vil gaa i den nærmeste Fremtid er vanskeligt at spaa i Øjeblikket, men man maa til det sidste tro, at Samfundet i sin Helhed dog ikke stillilende kan se til, mens Millionværdier lægges øde. I en Tid, hvor Verden er fuld af Uro, har vi altid kunnet hævde, at Danmark var en fredlyst Plet. Nu har vi Uvejret over os. Gid det maa lykkes — hvem der saa end maatte være i Besiddelse af det — ved et eller andet Initiativ at forhindre, at denne Samfundsulykke faar Lov til at brede sig, saa den kommer til at volde ubodelig og uoprettelig Skade. I Øjeblikket gælder det blot om dette ene: at dæmme op for den.

I denne Forbindelse kan det have sin Interesse at notere, at man ikke fra Arbejdernes Side er interesseret i en Udvidelse af Konflikten. Saaledes skriver »Social Demokraten« direkte henvendt til *Søens Folk*: »I de sidste Dage er der tilgaaet Offentligheden Meddelelse om, at Søfyrbøderne er klar til at træde i Sympatiaktion i Anledning af Lockouten.

Vi kan i Øjeblikket ikke vide, hvad det egentlig er, Søfyrbødernes Formand, Hægner, vil. Maaske er det kun Bluff; thi det er saare tvivlsomt, om en Sympati-strejke af Søfyrbøderne, som er en Hovedorganisation for sig, der er uden nogen somhelst Forbindelse med Landets øvrige Fagorganisationer, naar Talen er om at støtte De samvirkende Fagforbund, vil kunne blive godkendt som lovlige af Den faste Voldgift, men givet er det, og lad os sige det saa klart, at det ikke kan misforstaas, at De samvirkende Fagforbund saa indtrængende som det kan fremsættes maa frabede sig en Støtte af denne Art.

Vil Søfyrbøderne og andre af Søens Arbejdere ikke skade den danske Fagbevægelse i dette alvorfulde Øjeblik, saa skal de holde Fingrene borte og ikke blande sig op i en Sag, der ikke i nogen Henseende har haft Bud efter dem.«

OG UDEFRA —

Situationen ude i Europa i disse Dage minder i Susædvanlig Grad om Tiden før 1914. Alliancer sluttes næsten daglig, og selv om Telegrafan og Pressen ikke faar de interessanteste Nyheder med, saa kan

man gaa ud fra som givet, at Aftalerne med de 15 Lande, Frankrig i den forløbne Uge har forhandlet med i Paris, ikke er uden Interesse. Hvad der yderligere er sket andet Steds er det vanskeligt at spaa om. Men naar man nu af og til taler med en vis Frygt om det hemmelige Diplomati, der før i Tiden regerede Verden og ved hvis Hjælp de mest afgørende Beslutninger blev truffet — saa bør man være forsigtig med at udtrykke denne nu, for det vi i Øjeblikket ser — eller rettere ikke ser — er det hemmelige Diplomati i fuld Aktivitet.

Vi ved det, ligesom vi ved, at Verden stadig ikke — saa lidt som Menneskene — forandrer sig meget. Ny Teknik — men ellers de gamle Metoder, som før 1914.

STØTTELAANET TIL SVENSKEREDERE

Det svenske Kommercekollegium har i Samraad med tilkaldte Sagkyndige afgivet en omfattende Betænkning om Foranstaltninger til Støtte for den svenske Skibsfart. Betænkningen omfatter en Række hertil sigtende Forslag, som i Hovedsagen gaar ud paa følgende:

Af Rederilaanefondens Kapital anvendes i Tiden indtil 30. Juni 1937 et Beløb af højst 7½ Mill. Kr. til Ydelse af Støttelaan til Rederier paa visse Vilkaar. Der oprettes en Statslaanefond for Rederier, hvilken Fond skal have en Kapital paa 2½ Mill. Kr. Der forelægges i Rigsdagen Forslag til Lov om Forbud mod Erhvervelse i Udlandet af ældre Fartøjer m. m.

FRAGTRATETALLET FOR JANUAR 1936

Fra Januar Maaned 1936 er Det statistiske Departement gaaet over til at beregne det maanedlige Fragtratetal med Fragterne i Aaret 1931 gennemsnitlig som Basis, medens man hidtil har benyttet Fragterne i Jan.—Marts 1925 gennemsnitligt.

Grunden til denne Ændring kender vi ikke, men gaar ud fra, at Fragtratetallet skal benyttes til at give et Billede af Skibsfartens Kaar. I saa Henseende har hverken den tidligere eller den nu valgte Basis været heldige. Den tidligere Basis 1925 blev fastsat i Overgangstiden fra Inflation til Guldværdi paa Kronen og 1931 var det første af de allerdaarligste Aar, Skibsfarten har oplevet. Det kan efter Verdenskrigen være vanskeligt at finde et fuldtud egnede Aar som Basis, men hvorfor ikke vælge det sidste normale Aar før Krigen 1913. Hvis man gjorde det, vilde Fragtratetallet give et klart Billede af Skibsfartens Kaar nu og dengang, men den nu valgte Basis gør det umuligt at danne sig et saadant Billede, og vi maa derfor betragte den foretagne Ændring som upraktisk og vilkaarlig.

Det i nedenstaaende Oversigt anførte Tal for Januar 1936 angiver herefter Fragtniveauets Højde i denne Maaned, naar Fragterne i 1931 sættes lig 100. Tallene for de foregaaende tolv Maaneder er omregnet med samme Basis.

Fragtratetallet for Januar 1936.

Aaret 1931 gnsntl. 100.0.					
Januar	1935....	114.4	August	1935....	112.2
Februar	—	11.08	September	—	113.9
Marts	—	111.2	Oktober	—	125.3
April	—	112.0	November	—	126.4
Maj	—	110.5	December	—	126.7
Juni	—	111.9	Januar	1936....	123.9
Juli	—	112.5			

»Statistiske Efterretninger« anfører følgende Oversigt over Aarsgennemsnittet af Fragtratetallet for

hvert af Aarene 1925—35 omregnet paa samme Maade.

Fragtratetallet 1925—35.

1931 = 100.					
1925	.....	121.1	1931	.....	100.0
1926	.....	132.9	1932	.....	102.4
1927	.....	128.2	1933	.....	113.6
1928	.....	118.4	1934	.....	113.1
1929	.....	129.1	1935	.....	115.4

I Januar 1936 faldt Fragtratetallet fra 126.7 til 123.9. Nedgangen skyldes dels en Fortsættelse af de foregaaende Maaneders Nedgang i Kulfragterne, dels en indtraadt Reaktion mod den langvarige og stærke Opgang i Timecharterteraterne.

Oplægningen af Skibe har, som tidligere meddelt, i den forløbne Del af 1936 været noget højere end i de sidste Maaneder i det foregaaende Aar. Omkring Begyndelsen af Februar var oplagt 20 Damp- og Motorskibe paa 34,000 Brutto Reg. Tons mod 14 Skibe paa 24,000 Reg. Tons ved Aarsskiftet.

DANMARKS EXPORT OG IMPORT

Trods alle Nedsæringsbestræbelser har Importen i Januar været betydelig.

Udførslen er steget med 6.2 Mill. Kr. Den beløb sig i Januar i Fjor til 93.2 Mill. Kr. mod 99.4 Mill. i Aar. Indførslen er gaaet i Vejret fra 113.1 Mill. Kr. i Januar i Fjor til 131.3 Mill. i Januar i Aar.

Ogsaa i Fjor havde Januar en forholdsvis stor Import. Merindførslen blev da paa ca. 20 Mill. Kr. For hele Aaret 1935 blev den paa ca. 68 Mill. Kr.

Indførslen fra vore to Hovedleverandører er steget. Fra Tyskland har vi købt for næsten 29 Mill. i Januar i Aar mod for 22.3 Mill. i Fjor. Januar-Importen fra England er steget fra knap 40 til 52½ Mill. Kr.

Værdien af vor Eksport til England er gaaet i Vejret fra 55 til 60 Mill. Kr. Derimod er vor Udførsel til Tyskland faldet fra 18½ til 14 Mill. Kr.

ENGLAND OG TYSKLAND

Den dansk-tyske Handelsoverenskomst, udtaler Udenrigsminister Dr. P. Munch i Folketinget, tager Regeringen Ansvar for. Den betyder uden Tvivl adskillige Forbedringer, og Ministeren understreger, at den under ingen Omstændigheder skulde komme til at genere de forestaaende Forhandlinger med England.

Hans Udtalelser faldt saaledes:

Den dansk-tyske Handelsoverenskomst vil ikke medføre nogen Nedgang i Udstedelsen af Valuta-Attester til Indkøb i England. Valuta-Attesterne til Køb i Tyskland modsvares af Eksport dertil og vil ikke paavirke Importen fra England. Det økonomiske Liv kan ikke stivne, og der kan hverken loves de enkelte Varer eller de enkelte Importører Valuta-Attester til samme Beløb som tidligere, men i fuld Overensstemmelse med den stedfindende Eksport til England vil Indførselstilladelserne herfra taget som Helhed ikke blive mindre end i Fjor.

I det engelske Underhus har der været forskellige utilfredse Forespørgsler, og Handelsminister Runciman har meddelt, at der er visse engelske Fabrikker, der er meget utilfredse med den danske Valutaordning. Forhaabentlig vil det lykkes vore Forhandlere i England at sætte over de Vanskeligheder, der muligvis vil hobe sig op ved en Forhandling. I det store og hele kan England næppe beklage sig over den Udvikling, der har fundet Sted, og Statistiken viser jo en meget væsentlig Stigning i de danske Køb i England.

SOVJETUNIONENS HANDELSFLAADE

Fra 1928 til 1935 er Sovjetunionens Handelsflaade vokset med over en Million Tons, nemlig fra 327,000 Tons i 1928 til 1,350,000 Tons i 1935. Til bedre Illustration af denne Vækst skal nævnes, at den russiske Handelsflaades samlede Tonnage i 1914 udgjorde 905,000 Tons og i 1925 blot 246,000 Tons.

I indeværende Aar vil Handelsflaaden blive forøget med de 13 i England, Holland og Danmark under Bygning værende Trælastdampere med en samlet Tonnage af 44.000 Tons. Endvidere vil iaar 9 Dampere paa ialt ca. 60,000 Tons blive afleveret fra russiske Værfter. Yderligere foreligger den Mulighed, at Indkøbene af Tonnage i Udlandet vil blive fortsat.

Den russiske Handelsflaades Deltagelse i Transporten af Varer til og fra Unionen stiger Aar for Aar. Sidste Aar befordredes saaledes 40 pCt. af alle ind- og udførte Varer med russiske Skibe. Iaar skal disse befordre 60 pCt. eller ca. 7 Millioner Tons af den til Ind- og Udførsel planlagte Varemængde.

Importen af udenlandske Varer til Unionen foregaar nu næsten udelukkende med russiske Baade. Medens disse saaledes i 1934 kun befordrede ca. 50,000 Tons af denne Transport, var Tallet for 1935 steget til 370,000 Tons og er i indeværende Aar anslaaet til 670,000 Tons.

Sidste Aar anløb 405 russiske Skibe engelske Havne, 168 — tyske Havne, 135 — hollandske Havne, 150 — belgiske Havne o. s. v.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Enkelte Markeder har i den forløbne Uge været en Smule mere aktive, men i det store og hele er Situationen uforandret. Som saa ofte før, er det ogsaa nu Kornhandelen, der er den direkte Aarsag til den øjeblikkelige miserable Stilling, idet der praktisk talt slet ingen Interesse findes for Korn tonnage.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henvises iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

Canada/Northern Range & Gulf/Vestindien. Befragterne er stadig aabne for Korn tonnage fra St. Lawrence for næste Sæson Lastning, men Rederne er tilbageholdne, fordi det er meget vanskeligt at skaffe passende Last over til Amerika. Kun en enkelt Baad blev sluttet i den forløbne Uge paa Basis af Minimalraten, Maj Lastning.

Fra Northern Range er det som sædvanligt Scrapjernsnoteringer, der optager største Pladsen i de Telegrammer, der kommer fra New York. Raterne ligger uforandret paa omkring 13/6d. fra Range til 1 Havn UK. for mellemstor Tonnage, men for 8/9,000 Tonnere noteres kun 12/3d. paa sædvanlige Betingelser. Fra Hampton Roads har 7000 Tonnere faaet \$2.85 for Kul til Vestitalien, Marts Lastning, hvilket kan gentages.

Sukkermarkedet fra Vestindien er ikke meget aktivt. 5,200 Tonner, kommende i Ballast fra Europa, sluttetes Havana/London til 13/-, og 7,200 Tonner fik 13/6d. til UK. eller Casablanca, Option Marseilles til 1/-mere. For prompt Lastning kan der faas noget mere, men der er kun faa Skibe disponible herfor, hvorimod der for Ballastpositioner finder et overvældende Tilbud af Tonnage Sted.

River Plate. Afskiberne viser en Smule mere Interesse for April/Maj Lastning, men for prompt Lastning, og der ligger som bekendt 30/40 Baade, saa er det vanskeligt for ikke at sige umuligt at faa Last. Der sluttetes i den forløbne Uge 6 Baade paa Basis af Minimalraterne, og der er stadig nogen Interesse for senere Lastning. Til Destinationer uden for Minimalraterangen circulerer der stadig forskellige Forespørgsler til lave Rater, f. Eks. Upriver/Japan, 13/6d. og Upriver/Pacific, 14/6d.

Vestkyst af Sydamerika. Der har ingen Forretning været paa dette Marked i den forløbne Uge, men Befragterne venter snart at komme i Markedet for April Tonnage, for hvilken deres Idé er 18/-. Ore fra Chile/Peru til New York noteres i \$4.40. Ogsaa denne Rate er trykket af Ballast tonnage fra River Plate.

Nordpacific. Der er en Smule mere Interesse for Korn tonnage til Europa, og der sluttetes bl. a. 8,000 Tonner til 18/9d., hvilket kan gentages. Fio. Befragterne til Europa har betalt 19/6d. Transpacific er

stadig aktivt, men der kan desværre ikke konstateres nogen Stigning i Raterne.

Østen/Indien. Soyabønnebefragterne viser lidt mere Interesse for Tonnage. 30. Marts cancelling Baad blev betalt med 26/6d. til Rotterdam eller Hamburg, hvilket kan gentages. Første Halvdel April indikerer 26/-Basis. Ris fra Saigon er et stille Marked, og de Rater, der noteres, ligger slet ikke i Paritet med de Fragter, der betales for Soyabønner fra Dalny. 8,000 Tonner sluttetes via Suez til Frankrig til 25/-.

Fra Madras Kysten sluttetes 2 Skibe i den forløbne Uge. En Engelskmand fik 25/- for Marts Lastning, hvorimod en italiensk Baad kun fik 24/6d. for April.

Australien. Kinesiske og japanske Importører viste nogen Interesse for australsk Hvede, men Befragterne ligger med tilstrækkelig Tonnage paa Haanden til at dække disse Forretninger. Imidlertid, hvad der sendes til Østen, kan jo ikke komme i Betragtning til Europa, og da man stadig venter, at de europæiske Importører kommer i Markedet for nye Køb, skulde der, med den Aflastning der har fundet Sted til Østen, være en Mulighed for, at Operationerne til Europa snart kan genoptages.

Sydafrika. Der er stadig kun ringe Interesse for Majstonnage, men en 7,000 Ts. græsk Baad sluttetes dog Beira til p.p. UK. til 16/6d. for Marts Lastning. Endvidere circulerer forskellige mere eller mindre positive Forespørgsler fra Durban eller Cape Town til UK.

Europa. De europæiske Markeder er stadig uden Opmuntring af nogen Art. Den udgaende Kulforretning ligger paa et ruinerende lavt Niveau, og hjemgaende fra Middelhavet ligger det ligeledes uforandret daarligt, saa en saadan Rundrejse maa give et dundrende Tab. Fra Sorliehavet transporterer Russerne den Smule Korn, de eksporterer, i deres egne Skibe, hvorimod de viser noget mere Interesse for Tonnage ud til Østen. Stort Martsskib fik, f. Eks., 14/6d. fio. til Vladivostock, og endvidere tog Russerne et Skib for Erts fra Poti til Baltimore til 11/9d.

Paa Trælastmarkederne kommer der stadig kun faa Ordre frem, men hidtil er det dog lykkedes for Rederne at faa gennemført Minimalraterne.

Timecharter. Disse Markeder ligger uforandrede. Russerne fortsætter med at tage Tonnage for Trælastsæsonen til lave Rater, og i Vestindia Markedet ligger Raten uforandret paa omkring \$1.05 à \$1.10 for 4,000 Tonnere.

Stor Dieseltonnage er sluttet for 5/8 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. til \$1.05, og der circulerer forskellige lignende Ordre.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Januar Maa- ned 1936

Nation	Antal	N. R. T.
Danske	1,170	305,407
Svenske	247	68,225
Norske	23	25,292
Tyske	91	26,140
Engelske	18	23,434
Franske	1	4,185
Finske	25	22,336
Russiske	1	1,260
Hollandske	28	15,360
Belgiske	—	—
Letlandske	2	2,590
Estlandske	5	3,128
Islandske	1	862
Amerikanske	9	28,555
Polske	2	16,336
Danzigske	1	602
Argentinske	1	2,816
Ialt	1,625	546,528

Den oversøiske Persontrafik over Hamborg i 1935

I 1935 blev i den oversøiske Passagertrafik over Hamborg ialt 131,050 Personer befordret mod 111,969 i Aaret 1934 og 97,879 i 1933. Det drejer sig her om 62,409 (mod henholdsvis 52,547 og 44,779 de foregaaende Aar) Udrejssende og 68,641 (mod 59,422 og 53,100) Indrejsende. Den rene Udvandringstrafik er steget til 10,636 (mod 9,660 og 8,211) og heraf var 3,627 Udlændinge. I indeværende Aar kan man sikkert, ikke mindst paa Grund af de olympiske Lege, vente en betydelig forøget Trafik.

Danzig og Königsberg

Meddelelsen om — som vi ogsaa bragte i vort forrige Nummer — at Königsberg skulde gøres til en ny tysk Storhavn, har vakt den største Opmærksomhed i Danzig, hvor man mener, at denne By har mindst lige saa store Chancer herfor. I Danzigs Erhvervskredse har man allerede ladet røre paa sig og fremhæver alle de Fordele, der er ved Danzig Havn. Det vil unægtelig ogsaa være et nyt haardt Slag for Danzig, om Planerne med Königsberg blev til Virkelighed. Først Gdynia — derefter Königsberg.

Italiens Sydafrika-Trafik

Til deres Fart paa Sydafrika faar de italienske Redere en Subvention af den sydafrikanske Unions Regering. Som Følge af Sanktionerne blev Spørgsmaalet om en Forlængelse af disse Subsidier aktuelt. Efter hvad der nu meddeles fra Kapstaden, har Ministerpræsidenten erklæret, at de italienske Rederier kan regne med en Forlængelse af Subsidierne. Saa længe de italienske Selskaber ikke selv indstiller deres Fart paa Sydafrika, kan de regne med den dydafrikanske Statsstøtte.

Havnegebyrerne i Dordrecht

Den skærpede Konkurrence mellem de belgiske og hollandske Havne, som er særlig udpræget i Spørgsmaalet om Havneafgifter, har ført til nye Bestræbelser fra de hollandske Havneforvaltningers Side til yderligere at sænke Gebyrerne for at komme i Niveau med de belgiske. Havneforvaltningen i Dordrecht har foreslaaet en Sænkning af Gebyrerne paa en Trediedel, for at hindre den store Godsforsvinden, som man har været Vidne til i den sidste Tid. Det er vanskeligt, da f. Eks. Lønningerne i Holland er langt højere end i Belgien, men paa den anden Side har Hollænderne ikke helt ladet sig konkurrere ud. Det hele er for saa vidt et Valutaspørgsmaal.

Koninkl. Hollandsche Lloyd

Efter de sidste Opgørelser beløber Tabene i det hollandske Rederi »Koninkl. Holl. Lloyd« sig til 2.2 Millioner Fl. i Kalenderaaret 1934 og i Kalenderaaret 1935 til 1.6 Millioner Fl. Forhandlingerne med Regeringen om en Fortsættelse af Virksomheden er endnu ikke afsluttet, og for det sker, kan det ikke siges, om man vil skride til en Reorganisation af Selskabet.

Letlands Skibsfart viser Bedring

Af den omkring 20,000 B. R. T. store lettiske Handelsflaade var i Begyndelsen af Februar kun 18 pCt. oplagt mod 24 pCt. i samme Maaed i Fjor og 38 pCt. i Februar 1934. Vintermaanederne har altid været forbundet med de største Oplægninger for Letlands Skibsfart, og det betegnes i Erhvervskredse som et tydeligt Tegn paa Bedring, at Oplægningerne i Aar er saa sunde.

Sømandens Heltedaaed

Matros Arvid Johansson, om Bord paa D. F. D. S.s »Alabama«, der ved at lade sig fire ned i en Line, reddede

en Mand fra den sunkne Skonnert »Gloria«, er udnævnt til Æresmedlem af Sømandenes Forbund og tildelt Solvpokal med Inskription. Endvidere vil han blive indstillet til Carnegie-fonden.

Sømandsforeningen af 1856's Generalforsamling

Paa sin 80-aarige Fødselsdag den 2. Marts afholdt Sømandsforeningen af 1856 sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Retspræsident Hvidt.

Formanden, Admiral Bastrup, aflagde Beretning om Virksomheden i Foreningens 80 Aar. Admiralen udtalte Mindeord om de afdøde Medlemmer.

Antallet af Overordentlige Medlemmer var 328. Admiralen udtalte, at det var baade forhavsende og sørgeligt, naar man i et Land som Danmark med saa store Interesser paa Søen kun kunde samle 328 Institutioner, Mænd og Kvinder, der vilde være med til at hjælpe Søens gamle Veteraner og deres Efterladte.

Antallet af Ordentlige Medlemmer (nydende) var steget fra 447 til 463.

I Prinsesse Marias Hjem var i Aar bortgivet 5 Friboliger, og det samlede Antal Beboere var 160.

Regnskaberne forelaa i sædvanlig Form og gav ikke Anledning til Bemærkninger. Takket være en testamentarisk Gave fra Kontorchef i Det Forenede Dampskibsselskab H. P. Hansen har det været muligt at forøge Formuen noget, men der er langt igen, førend man kan se Fremtiden i Møde med Tryghed for Prinsesse Marias Hjem Vedkommende, ligesom det aldeles ikke er muligt med de til Raadighed stauende Midler at efterkomme de mange velbegrundede Anmodninger om Hjælp, der stadig rettes til os.

I Aarets Løb er bortgivet ca. 32,000 Kr. i Understøttelser foruden Friboligerne.

Til Bestyrelsen genvalgte fhv. Skibsfører, Inspektør Weichardt.

Admiralen sluttede med en Tak til alle, der ved deres Støtte havde virket til Foreningens gode Trivsel og udtalte Haabet om, at Fremtiden maatte byde Foreningen saa gode Kaar, at den stadig kunde udvide sin godgørende og samfundsnyttige Virksomhed.

Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med m.s. »Canadian Reeper«

Nakskov Skibsværft afholdt fornylig Prøvetur i Øresund med et nyt Frugtmotorskib — m.s. Canadian Reeper, bygget til Skibsreder J. Lauritzen, København.

Dette Skib, hvoraf vi tidligere ved Skibets Stabelaflevering i December har bragt en Omtale, er bygget til Frugtfart, og Farten er af ganske særlig Betydning, hvorfor det er taget særlige Hensyn til denne ved Konstruktionen af Skibets Form.

»Kronprinsesse Ingrid«s Fører udnævnt

Føreren af det nye Motorskib »Kronprinsessan Ingrid«, der skal besørge Trafikken Frederikshavn—Gøteborg, er nu udnævnt. Det bliver Kaptajn Gunnar Jönsson, der for Tiden er Førstestyrmand i Rederiet Transatlantic Motorskib »Faxen«. Han er 35 Aar gammel.

John T. Essberger 50 Aar

De tyske Rederes Fører, Statsrat John T. Essberger, fyldte 19. Februar 50 Aar. Han har bestandigt været i Forbindelse med Søen, begyndte i April 1906 efter at have taget sine forskellige Eksaminer som Søkadet i den kejserlige Marine, og under Krigen førte han forskellige Torpedobaade; da han var gaaet ud af Marinen, grundlagde han Atlantic-Tank Rederi, der under hans Ledelse er blevet et af Tysklands største Rederier. I September 1933 blev han valgt til Præsident for den tyske Rederiforening og i Begyndelsen af 1934 udnævnt til Fører for den tyske Skibsfart.

»Hans«

Skibsreder Hans Svenningsen købte som meddelt for nogen Tid siden den lille Damper »Julia« af den estniske Kaptajn, som købte C. K. Hansens »Stegelborg«. Nu er »Julia« færdig med Eftersyn ved Nordhavnsværftet, og efter at have faaet Navneforandring til »Hans« er Damperen afgaaet til Danzig.

Trafikhavn i Gilleleje

Tisvilde og Gilleleje ønsker begge en ny Trafikhavn. Gilleleje hævder, at Staten allerede ved Anlæg af Gilleleje Fiskeri-Havn skabte en solid Ramme for en større Trafikhavn, og at det er bevisligt, at Gilleleje Havn kan blive det absolut bedste Støttepunkt mellem Jylland og Nordsjælland. Yderligere har Gilleleje to Jernbaner, hvoraf Helsingør—Hornbæk—Gilleleje-Banen har Forbindelse med hele Sydsverige, og Gilleleje Flak Fyrskib vil være en ypperlig Vejleder for Rutebaadene under Sejladsen.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

FORTSAT PÅ SIDE 94

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«

Thomas Ths. Sabroe & Co.

Bestyrelsen for Aktieselskabet Thomas Ths. Sabroe & Co. i Aarhus har paa et Møde i Dag vedtaget at foreslaa den kommende Generalforsamling at udbetale 8 pct. i Udbytte.

Dividenden, der for 1934 sættes op fra 5 til 7 pct., har saaledes alter i Aar kunnet forøges med 3 pct.

Helsingfors Havn

lukker paa Grund af Isvanskeligheder, saa snart de Skibe, der ligger i Havnen, er blevet bugseret ud.

Damperen »Astra« grundstødt paa Cuba

Fra Cuba er indløbet Telegram om, at den danske Damper »Astra« af København er grundstødt i Nuevitas Bay paa Cuba. »Astra« tilhører Dampskibsselskabet Orion. Der er ikke Grund til Ængstelse hverken for Skib eller Besætning.

Dansk Isbryder til Svalbard

Der synes at være Mulighed for, at Statsisbryderen »Isbjørn« eller »Storebjørn« stilles til Raadighed for Norge til Besøg af Egnen ved Svalbard i 1½ à 2 Maaneder i Begyndelsen af April.

Saltafskibning fra Lissabon

Der afskibes en Del Salt fra Lissabon, særlig efter at Sanktionerne har sat en Stopper for Salteksporten fra Italien. Norske Redere henleder nu Opmærksomheden paa, at man øjensynlig maa regne med et betydeligt Svind under Transporten af Salt fra Lissabon.

Et Skib lastede saaledes fornylig i Lissabon 1725 Tons Salt, hvilket passede med Skibets Lastemærker. Ved Udløsningen blev Vægten imidlertid udvejet til kun 1646 Tons, altsaa et Svind paa 79 Tons. Et Skib paa omtrent samme Størrelse meldes at have været udsat for et endnu større Svind, nemlig ca. 119 Tons.

Aarsagen til dette betydelige Svind paa disse Saltladninger opgives at være Saltets store Vandindhold. Under Rejsen har man som Følge heraf maattet pumpe en Del Vand fra Rendestenene. Rederne bør derfor tage Hensyn til dette Forhold og tage det i Betragtning ved Kalkulering af Fragtrenten.

POSITIONSLISTE PR. 25. FEBRUAR 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg* pass. Hammeren 25.2.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Thomsen, ank. Dundee 22.2.
s.s. *Aase*, ank. Malaga 12.2.
m.t. *Aase Mærsk*, pass. Gibraltar 15.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 22.2. til Yokohama.
s.s. *Agnete*, afg. Gibraltar 4.2.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Parlington 25.1.
s.s. *Alabama*, afg. Aarhus 19.2.
m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, afg. Tunis 18.2.
s.s. *Algarve*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Alice*, ank. Livorno 1.2. til Manchester.
m.s. *Almena*, afg. Clyde 11.2. til Jaffa.
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo 21.2. til Penang.
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Caibarien, Cuba 18.2.
s.s. *Amalienborg* oplagt Aalborg.

m.s. *Amerika*, Borch, afg. St. Thomas 18.2. til London.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Hafnia 6.2.
s.s. *Anna*, ank. Sluiskill 18.2.
m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 2.2.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Adén 15.2. til Singapore.
s.s. *Anne*, pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Valencia.
s.s. *Argentina*, ank. Kbhvn. 10.2.
m.s. *Arizona*, ank. Buenos Aires 16.2.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Aalborg 17.2.
s.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. San Pedro 22.2. til Powel River.
m.s. *Asia*, Hansen, ank. Hamborg 18.2.
s.s. *Asko*, Langlykke, afg. Blyth 18.2. til Grækenland.
s.s. *Aslaug*, afg. Gibraltar 12.2. til Manchester.
m.s. *Asnæs*, Ankersen, pass. Falmouth 13.2.
m.s. *Astoria*, Jensen, pass. Prælepoint 24.2.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Yokohama 24.2.

B

s.s. *Bellona*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Cape Malea 13.2.

PERSONALIA

Dødsfald

Utallige Sømands hjælpsomme Ven, Restauratør *Johannes Nielsen*, Nyhavn 41 i København, er død 60 Aar gammel. Mange Søfolk vil savne denne Mand, der i en Aarrække paa mangfoldige Maader har støttet dem.

Til Marstal er indløbet Meddelelse om, at Kapt. *Rs. Christoffersen* er afgaaet ved Døden i Oporto.

Kapt. Christoffersen var Fører af 3m. MS. »Albert«, tilhørende Rederiet Erik B. Kromann, med hvilket Skib han ved Juletid ankom til Oporto.

Helsingørs tidligere Havnemester *N. F. S. Hagen* er død, 78 Aar gammel.

Kedelsmedemester paa Helsingør Skibsværft *Edv. Nilsson* er død, 72 Aar gammel.

50 Aar

Skibsfører i Det Østasiatiske Kompagni, Kaptajn *A. V. Hjernum*, fyldt 50. Februar 50 Aar. Kaptajn Hjernum er Fører af Motorskibet »Tongking«.

Ny statsautoriseret Skibsmægler

Der er meddelt Hilding Bidsted i Firmaet Stangebye & Hansen Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler.

150 Aars Jubileum

Det højt ansete Forsikringselskab »De private Assurandører kan 1. Mars fejre et sjældent Jubilæum, idet Selskabet den Dag har bestaaet i 150 Aar.

Ældre første Klasses Firma søger Forbindelse med fortrinvis yngre Skibsfører, der kan stille nogen Kapital til Disposition for paatænkt Køb af 300/400 Tons Motorsejler.

Billet mrk. 100 modt. Dansk Søfarts Tidende.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25. 2. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,25
NEWYORK.....	449,25	AMSTERDAM.....	308,35
BERLIN.....	182,35	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,05	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,50	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	148,30	PRAG.....	18,95
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	86,00

s.s. *Bergenhus*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Bes* pass. Dundee Rd. 19.2.
s.s. *Betty*, afg. Rouen 3.2.
s.s. *Betty Mærsk*, afg. West Hartlepool 30.1.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, rapp. 28 Nord 54 Vest 16.2.
s.s. *Birgitte*, afg. Sfax 1.2. til Jaffa.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. 33° N-51° 28' V 20.2. p. R. t. Boston Mass.
s.s. *Bodil*, afg. Malaga 7.2.
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Gibraltar 22.2. p. R. t. Marseilles.
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Madras 23.2.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. London 23.2. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien*, afg. Bahia 15.2.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Tabou 21.2.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Methil 21.2.
s.s. *Britta*, ank. Valencia 8.2.
s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Manzanillo 22.2.
s.s. *Brynhild*, afg. Danzig 22.2.

C

m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kbhvn. 20.2. til Hull.
m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
m.s. *California*, afg. Buenos Aires 12.2.
s.s. *Carmen*, pass. Gibraltar 17.2.
m.l. *Caroline Mærsk*, rapp. 39° 39' N og 28° 26' W 17.2.
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Antwerpen 12.2.
m.s. *Chile*, pass. Cape of Good Hope 13.2. p. R. t. Dakar.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Bunbury 21.2.
s.s. *Christiansborg* ank. Antilla 20.2.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Blyth 22.2.
s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Johansen, pass. Skagen 21.2. p. R. t. Antwerpen.
m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Brisbane Q. 22.2.
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. London 17.2.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Bayonne 22.2.

D

s.s. *Dania*, Danholt, afg. Reykjavik 22.2. til Kbhvn.
s.s. *Dagmar*, i Dok i Kbhvn. 17.2.
s.s. *Dagmar*, afg. Goole 10.2.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Durban 11.2. til Dakar.
s.s. *Delaware*, afg. Methil 18.2. til Portland.
s.s. *Diana*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, ank. Malaga 16.2.
s.s. *Douro*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Port Talbot 17.2.
s.s. *Edith*, afg. Conacy 15.2.
s.s. *Effie Mærsk*, ank. Murmansk 11.2.
s.s. *Egholm*, afg. Middelfart 20.2.
s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Newport News 15.2.
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Alexandria 15.2.
s.s. *Ellensborg* afg. Marseilles 22.2.
s.s. *Elsborg* ank. Bordeaux 23.2.
s.s. *Else*, afg. Kbhvn. 18.2.
s.s. *Emanuel* ank. Briton Ferry 21.2.
s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Port Said 9.2.
m.l. *Emma Mærsk*, ank. Wellington 17.2.
s.s. *Energi* ank. Briton Ferry 15.2.
s.s. *England* (D.F.K.), Stengade, ank. Tuborg 19.2.
s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
s.s. *Enigheden* afg. Newport 18.2. til Ayamonte.
s.s. *Erna*, ank. Boston 16.2.
s.s. *Erindring* ank. Husum 22.2.
m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Skagen 22.2. p. R. t. Middlesbrough.
s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
s.s. *Ester*, pass. Brunsbüttelkoog 18.2.
s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Sønderborg 17.2.
s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Sunderland 17.2.
s.s. *Estrid*, pass. Gibraltar 16.2.
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Seattle 20.2.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.

m.s. *Finia*, Rasmussen, pass. Gibraltar 21.2. p. R. t. Port Said.
s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Flynderborg* pass. Cape Finnsterre 25.2.
s.s. *Fredensborg* oplagt Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg* pass. Gibraltar 21.2.
m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Freja*, afg. Gibraltar 14.2. til Catthagena.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Georgia*, ank. Boston 14.2.
s.s. *Gerda*, afg. Wales 13.2.
s.s. *Gerda Toft*, afg. Casablanca 23.2.
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Nagoya 10.2.
s.s. *Gorm*, afg. Kbhvn. 19.2.
s.s. *Grete*, ank. Canacry 18.2.
s.s. *Grønland*, Fischer, ank. Tyne 22.2.
s.s. *Gudrun*, afg. Alexandria 5.2. til Jaffa.
s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Jacksonville 15.2.
s.s. *Gunhild*, afg. Vlissingen 14.2. til Cork.
s.s. *Gunver*, ank. Goole 17.2.
s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. New Orleans 13.2.
s.s. *Gyda*, afg. Burriana 11.2. til Jaffa.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Dunston 20.2.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 23.2.
s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Newport 9.2.
s.s. *Harald*, ank. Garston 16.2.
s.s. *Harriet*, ank. Hangø 16.2.
s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Helene*, pass. Helsingfors 17.2.
m.s. *Herdis*, ank. Jaffa 16.2.
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.1.
s.s. *Hilde*, pass. Gibraltar 14.2. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Horsia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 22.2.
s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Fecamp 16.2.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Scilly 22.2. p. R. t. Panama Kanal.
m.s. *Indien*, Bronér, ank. Buenos Aires 22.2.
s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Skagen 22.2. p. R. t. London.
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 22.1.
s.s. *Ingeborg S.*, afg. Tyne 15.2. til Methil.
s.s. *Inger*, ank. Watchat 11.2.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Kbhvn. 15.2.
s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
s.s. *Ivar*, afg. Kbhvn. 22.2.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
s.s. *Jacob Mærsk*, rapp. 32° N 32° W 14.2.
m.l. *Jane Mærsk*, ank. Ratoum 6.2.
m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Dover 23.2. p. R. t. Barcelona.
s.s. *Jenny*, afg. Lissabon 18.2.
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Basse Indre 14.2.
s.s. *Johanne*, afg. Hangø 18.2.
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Palestina 10.2.
s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jonna*, ank. Jaffa 18.2.
m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Colombo 18.2. til Port Said.
s.s. *Jutta*, ank. Valencia 15.2.
m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
s.s. *Jagersborg* ank. Tilbury 22.2.

K

s.s. *Karen Toft*, afg. Bremen 24.2. til Kbhvn.
s.s. *Kai*, Friis, pass. Hanstholm 23.2. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Karla*, ank. Kbhvn. 4.2.
s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Kentucky*, afg. Corpus Christi 17.2.
s.s. *Kirsten*, pass. Hammershus 13.2. p. R. t. Nantes.
s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Fethiye 16.2.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Danzig 21.2.
s.s. *Knud*, afg. Antwerp 18.2.
s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Frederiksen, ank. Le Havre 22.2.
s.s. *Laura*, pass. San Juan 14.2.
s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
m.s. *Leice Mærsk*, ank. Rotterdam 5.2.
s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Antwerpen 15.2.
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Alexandria 10.2.
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Varna 21.2.
s.s. *Lilian*, ank. Hangø 15.2.
s.s. *Lilleborg* ank. Villa Real de Santo Antonio 20.2.
s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.

s.s. *London*, Hansen, ank. Klaipeda 23.2.
 m.s. *Lundby*, H. Lund, ank. Rosario 23.2.
 s.s. *Lynæs* pass. Dunnet Hd. 17.2.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Maja*, ank. Oscarshamn 15.1.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Nakskov 9.2.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Dakar 23.2. til Østafrika.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Colombo 15.2. til Saigon.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Maria Toft*, afg. Kbhvn. forv. 25.2.
 s.s. *Marie*, ank. Antwerpen 16.2.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Donges 30.1.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Oporto 15.2.
 s.s. *Maryland*, afg. New York 8.2.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Antwerpen 15.2.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Bangkok 14.2.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, afg. Kbhvn. 19.2.
 m.s. *Murocco*, afg. Kbhvn. 19.2.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 21.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Morlaix 22.2.
 s.s. *Najaden*, Burntisland 17.2.
 s.s. *Nancy*, ank. Valencia 14.2.
 s.s. *Nautic*, ank. Toreveija 15.2.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Trondhjem 22.2.
 s.s. *Nelly*, pass. Coen 18.2.
 s.s. *Neptun*, afg. Cardiff 13.2.
 s.s. *Nerma*, ank. Grao 13.2.
 s.s. *Nevada*, afg. Kbhvn. 8.2.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Yokohama 7.2.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Savannah 16.2.
 s.s. *Niobe*, ank. Stettin 18.2.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Manila 2.2.
 m.s. *Nordbo*, rapp. 100 m V Lands End 7.2.
 s.s. *Nordborg* afg. Nørresundby 23.2.
 s.s. *Norden*, rapp. 410 m V for Valencia 12.2.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Honolulu 2.2.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Sevilla 8.2. til New York.
 m.s. *Nordhval*, ank. Tocopilla 13.2.
 m.s. *Nordkap*, ank. New York 14.2.
 s.s. *Nordlys*, afg. New York 13.2. til London.
 m.s. *Nordpol*, afg. Los Angeles 8.2. til Grimsby.
 s.s. *Nordsoen*, afg. Beckton 14.2.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Buenos Aires 18.2.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, afg. Esbjerg 19.2.
 s.s. *Olga S.*, afg. London 16.2. til Tyne.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Gdynia 17.2.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 21.2.
 m.s. *Oregon*, afg. Madeira 15.2.

P

m.s. *Panama*, Juul-Christensen, afg. Sydney 18.2. til Dakar.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Sfax 14.2.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, pass. Christobal 10.2.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Cape of Good Hope 22.2. p. R. t. Yokohama.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 30.1.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Aarhus 25.2. til Danzig.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Sousse 22.2.

R

s.s. *Randi*, pass. Gibraltar 19.2.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Barcelona 17.2.
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Barry Isl. 15.2.
 s.s. *Rosenborg* pass. Gibraltar 25.2.
 s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Liverpool 15.2.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Merca 12.2. til Calcutta.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Immingham 23.2.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Grangemouht 23.2.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Bombay 17.2. til Carontes.
 m.s. *Selandia*, Andersen, pass. Ushant 12.2. p. R. t. Panama Kanalen.
 m.s. *Siam*, Christensen, ank. Sandefjord 23.2.
 s.s. *Signe*, afg. London 16.2. til Kalundborg.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Anwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg* ank. Sevilla 14.2.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg* ank. Huelva 21.2.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, rapp. 1500 Mil fra Halifax 24.2.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Dover 15.2.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 21.2.
 s.s. *Stal*, Larsen, pass. 21° S.-67° Ø. 18.2. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Stella*, pass. Christobal 16.2.
 m.s. *Stensby*, J. Eggers, ank. Misumi 21.2.
 s.s. *Stjerneborg* afg. San Pedro 17.2.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Bordeaux 20.2.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Casablanca 12.2.
 s.s. *Svanhild*, afg. New York 1.2.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Søborg* ank. Huelva 16.2.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sonderjydske Havne.

T

s.s. *Tasmania*, Barfoed, pass. Dakar 21.2.
 s.s. *Taarholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Santos 22.2.
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Brunshüttel 24.2. p. R. t. Hull.
 s.s. *Tekla*, afg. Bordeaux 8.2. til Casablanca.
 s.s. *Tempo*, Hansen, under Reparation Kbhvn.
 s.s. *Tennessee*, afg. New York 18.2.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tomsk*, ank. Kbhvn. 13.2.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape Agulhas 3.2. p. R. t. Yokohama.
 s.s. *Tove*, ank. Immingham 14.2.
 s.s. *Tovell*, Bang, afg. Kbhvn. 26.2.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Memel 25.2.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, i Kbhvn.-London Ruten.
 m.s. *Tureby*, A. Eriksen, afg. New York 15.2. til Santos.
 s.s. *Tyr*, afg. Tallinn 16.2.
 s.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, afg. Portland 18.2.
 s.s. *Uranienborg* pass. Flores 6.2.

V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Honfleur 23.2. til Boston.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Danzig 10.2.
 s.s. *Viborg* afg. Sunderland 20.2.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, ank. Stettin 24.2.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, pass. Gibraltar 12.2.
 s.s. *Virginia*, afg. Kbhvn. 23.1.
 m.s. *Vistula*, i Kbhvn.-Oslo Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Leith 21.2.

Y

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

Ø

s.s. *Ørneborg* afg. Kbhvn. 24.2.

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
 Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 Vandværkskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 36


M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dækak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
BriketterSkibsklæring
Kommission**HELSINGØR**
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

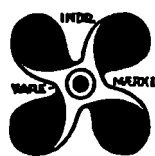
ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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/YSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer 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 FINLANDTelefoner { 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

1, Brazil Street... Manchester
7, Chapel Street... Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway... Bradford
"York House",
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock... Immingham

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 26. Februar 1936.

Nr. 8.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr 50 Øre
aarlig. Eukelte 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.

Danmark.

445. Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
Paa Grund af Isforholdene kan det ikke forventes, at Afmærkningen i indre *danske* Farvande er paa Plads eller i Orden.
446. Oplysning om Lystønder ved Vintertid. Advarsel.
Lystønderne, særlig i Farvande med stærk Strøm, hænger noget over paa Grund af Overrisning, hvorfor Fyrkarakteren kan være upaalidelig.

I. Østersøen.

447. Danmark. Rødsand Rønde. Rødsand S. Fyr atter i Orden.
Rødsand S. Fyr paa c. $54^{\circ} 33' N.$ $11^{\circ} 56' E.$ er atter i Orden og viser normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 6/369 1936.)
448. (P). Sverige S.-Kyst. Ronneby E.-lige Indløb. Undervandshindring.
(U. f. s. Nr. 8/489. Stockholm 1936.)
En Damper med et Dybgaaende af $5,4$ m rapporterer at have tøret mod en Undervandshindring paa $50^{\circ} 07',_{62} N.$ $15^{\circ} 17',_{17} E.$ — Stedet undersøges.
449. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund N.-lige Indløb. Svingrund faste Sømærke ødelagt.
(U. f. s. Nr. 8/549. Stockholm 1936.)
Svingrund faste Sømærke paa c. $57^{\circ} 56',_{1} N.$ $19^{\circ} 01',_{2} E.$ er ødelagt, men vil blive repareret, saasnart Omstændighederne tillader det.
450. Sverige. Furön. Lodsudkigsstation lukket for Is.
(U. f. s. Nr. 8/488. Stockholm 1936.)
Furön Lodsudkigsstation paa c. $57^{\circ} 17' N.$ $16^{\circ} 37' E.$ er for Tiden lukket paa Grund af Isforholdene.

451. **Sverige. Arkö—Mön. Fyr slukket for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 8/487. Stockholm 1936.)
 Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Björkskär c. 58° 25' N. 16° 48' E. *Fårholmen*.
452. **Sverige. Gotska Sandön N. Kopperstenarne Lystønde inddraget for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 8/548. Stockholm 1936.)
 Lystønden *Kopperstenarne* paa c. 58° 35' N. 19° 09' E. er inddraget for Vinterperioden.
453. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder inddraget for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 8/486 og 8/547. Stockholm 1936.)
 Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Tilljandersknallt c. 58° 45' N. 17° 50' E. *Inre Triklubbsgrund. Stora Vindåsen*.
454. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Västra Haga Fyr slukket for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 8/485. Stockholm 1936.)
Västra Haga Fyr paa c. 59° 24' N. 18° 11' E. er slukket for Vinterperioden.
455. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib inddraget for Vinteren.**
 (Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
 Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. er inddraget for Vinterperioden.
456. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Tröskeln Lystønde inddraget for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 8/484. Stockholm 1936.)
 Lystønden *Tröskeln* paa c. 59° 40' N. 19° 50' E. er inddraget for Vinterperioden.
457. **Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**
 (U. f. s. Nr. 8 483. Stockholm 1936.)
 Taagesignalet ved *Djursten* Fyr paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er for Tiden indstillet paa Grund af Isforholdene.
458. **Sverige. Bottniske Bugt. Gåshällan Fyr midlertidig slukket.**
 (U. f. s. Nr. 8/481. Stockholm 1936.)
Gåshällan Fyr paa c. 61° 01' N. 17° 17' E. er for Tiden slukket, men tændes atter, saasnart Isforholdene tillader det.
459. **Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib inddraget for Vinteren.**
 (Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
 Fyrskibet *Finngrundet* paa c. 61° 04' N. 18° 40' E. er inddraget for Vinterperioden.
460. **Finland. Bottniske Bugt. Yttergrund Fyr slukket for Vinteren.**
 (Telegram fra Lods-kontoret i Vasa.)
Yttergrund Fyr paa c. 61° 59' N. 21° 18' E. er slukket for Vinterperioden.
461. **Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib inddraget for Is.**
 (Telegram fra Lods-kontoret i Mariehamn.)
 Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 25' N. 19° 13' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
462. **Letland. Riga Bugt. Ainazi (Ainesh). Fyr slukket for Vinteren.**
 (N. t. M. Nr. 1/8. Riga 1936.)
 Fyret paa *Ainesh* Bølgebryder samt *Ainesh* Ledefyr er slukket for Vinterperioden.
 c. 57° 52' N. 24° 20' E.
463. **Letland. Riga Bugt. Daugavgriva Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**
 (N. t. M. Nr. 1/4. Riga 1936.)
Daugavgriva Lys- og Fløjtetønde paa c. 57° 05' N. 23° 59' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med et stort Træspir.

464. **Letland. Riga Bugt. Kolksrags Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 1/5 Riga 1936.)
Kolksrags Lys- og Fløjtetønde paa c. 57° 49' N. 22° 39' E. er inddraget for Vinterperioden.
465. **Letland. Irben Stræde. Mikelbaka Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 1/6. Riga 1936.)
Mikelbaka Lys- og Fløjtetønde paa c. 57° 39' N. 21° 48' E. er inddraget for Vinterperioden.
466. **Letland. Indløbet til Riga Bugt. Ovisi Fyrskib inddraget for Is.**
(N. t. M. Nr. 1/7. Riga 1936.)
Fyrskibet *Ovisi* paa c. 57° 39' N. 21° 36' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med et stort Træspir.
467. **Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 1/4. Berlin 1936.)
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. 2/49 1935.
(Se Tillæg.)

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

468. **Sundet. Kullen W. Oplysning om Vrag.**
(U. f. s. Nr. 8/500. Stockholm 1936.)
Vraget af Motorskonnerten *Gloria* ligger sunket i c. 26—29 m Vand paa 56° 18',⁰⁵ N. 12° 20',⁷⁰ E., 3,⁶ Sm 269° fra *Kullen* Fyr. En Vragprik med 2 grønne Flag er udlagt c. 50 m og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, er udlagt c. 100 m ENE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 7/403 1936.)
469. **(T). Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.**
Fra *Flakfort* vil der fra den 1.—31. Marts d. A., begge Dage inklusive, om Dagen blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: N. Skudafstand: c. 6 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 4000 m.
Naar Skyduing finder Sted vises fra Fortet: International Talstander „7“.
Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted fra *Flakfort*, blive vist følgende Signal under den ene Raanok paa Signalmasterne fra *Middelgrundsfort* og *Dragorfort*: Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle,
hvilke Signalfigurer hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.
Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. 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.
Flakfort Fyr: c. 55° 42' N. 12° 44' E.
470. **Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundby Sejlforenings Havn. Afmærkning inddraget for Vinteren.**
Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Sundby Sejlforenings Havn* er inddraget for Vinterperioden.
c. 55° 40' N. 12° 38' E.
471. **Sverige. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet Klokketønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 8/499. Stockholm 1936.)
Klokketønden *Kullagunnarstorpsgrundet* paa c. 56° 06' N. 12° 36' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød Stage med 1 Ballon over 1 nedadvendt Kost.

472. (T). Sverige. Sundet. Ven N. Mineøvelser.
(U. f. s. Nr. 8/539. Stockholm 1936.)
I Tiden fra den 24. Februar—7. Marts d. A. foretages Øvelser med ikke armerede Miner i Farvandet N. for Ven. Minernes Pladser afmærkes med sorte og røde Bøjer og Mineliniers to Ender hver med en Tønde med Stage med Topbetegnelse. Om Natten forsynes Stagerne hver med en klar Lanterne. c. 55° 56' N. 12° 41' E.
473. Sverige. Sundet. Ven NW. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Løds-kaptajnen i Malmö.)
Lys- og Fløjtetønden *Vens nordvästra rev* paa c. 55° 55' N. 12° 39' E. er inddraget for Vinterperioden.
474. Sverige. Sundet. Landskrona. Gräsrännan. Tønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 8/498. Stockholm 1936.)
De 4 Fadtønder i *Gräsrännan*, E. for *Valgrund*, er inddraget for Vinterperioden. c. 55° 51' N. 12° 48' E.
475. (T). Sverige. Sundet. Malmö yttre, västra Fyr. Eventuel midlertidig Forandring af Lysvinkler.
(U. f. s. Nr. 8/497. Stockholm 1936.)
I Tilfælde af, at Fyrskibene *Oskarsgrundet* og *Kalkgrundet* i indeværende Vinterperiode inddrages for Is, vil *Malmö yttre, västra Fyr* paa c. 55° 37',₀ N. 12° 59',₇ E., saalænge Fyrskibene ikke er paa Station, lyse, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra c. 47° til c. 63°. 3. Rødt i Pejll. fra c. 69°₅ til c. 74°.
2. Hvidt i — - c. 63° - c. 69°₅.
Iøvrigt bliver Fyret uforandret.
476. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord. Afmærkning i Uorden for Is.
Afmærkningen i *Skælskør Fjord* er i Uorden paa Grund af Isforholdene.
477. Danmark. Lille-Bælt. Kolding. Uddybningsarbejder afsluttet.
Uddybningsarbejderne i *Kolding* Inderhavn ud for den tilbageværende 200 m lange Kaj paa S.-Siden (*Trindholmskajen*) er foreløbig afsluttet, hvorefter der forefindes en Vanddybde langs Kajen og i Bassinet ud for denne paa 5,0 m.
Kolding: c. 55° 29',₅ N. 9° 30' E.
(E. f. S. Nr. 49,2834 1935. Kort Nr. 318 og 241. Havnelods, Side 97.)
478. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning paa de nedenanførte Dage, som følger:
Den 17. Marts d. A.: Skydning med Gevær og Rekylgevær.
— 19. — : Morterskydning (fuldstændig Afspærring).
— 20. — : — — — — —
— 25. — : Skydning med Gevær, Rekylgevær og Maskingevær.
— 27. — : — — — — — samt
Morterskydning (fuldstændig Afspærring).
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/36 1936.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.
(Se Tillæg.)

III. Kattogat, Limfjorden og Skagerrak.

479. Danmark. Kattogat. Røsnæs Rev. Pulle.
En Pulle dannet af overbordkastet 40 à 45 Tons gammelt Støbejern findes paa 55° 44' 40" N. 10° 51' 45" E. Mindste Dybde over Pullen er 0,3 m.
(Kort Nr. 252, 220, 227 og 299.)

480. (T). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N. Klokketønde sunket. Klokketønden *Sælgrund N.* paa $55^{\circ} 51' (02'')$ N. $10^{\circ} 00' (34'')$ E. er sunket. Saa snart Klokketønden er bjærget og eventuelt repareret, vil den blive genudlagt paa Station.
481. (P). Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Fyrbelysning etableres. Ved den nybyggede *Øster-Hurup* Fiskerihavn paa c. $56^{\circ} 48',2$ N. $10^{\circ} 16',7$ E. etableres den 14. Marts d. A. nedennævnte Fyrbelysning:
 a. Paa E.-lige Moles Hoved et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 5 m. Synsvildd: c. 2 Sm. En 5 m høj, hvid, firkantet Fyrbæl.
 b. Paa S.-lige Moles Hoved et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 5 m. Synsvildd: c. 2 Sm. En 5 m høj, hvid, firkantet Fyrbæl.
 Brændetid: 15. August—30. April.
 Fyrene kan inden den ovennævnte Tændingstid, den 14. Marts d. A., være tændt til Forsøg.
 (Kort Nr. 259, 247 og 211. Danske Lods, Side 145. Havnelods, Side 199. Fyr-Fort. Nr. 112 A og B.)
482. (T). Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Indsejling tilsandet. Paa Grund af den sidste Tids Storme er Indsejlingen til *Skagen* Havn tilsandet saaledes, at større Fiskerifartøjer risikerer at hugge i Grunden i Indsejlingen. Oprensning vil snarest blive foretaget.
 c. $57^{\circ} 43'$ N. $10^{\circ} 36'$ E.
483. Norge. Skagerrak. Homborgsund (Homborsund). Lodsstation oprettet. (N. f. S. Nr. 6/533. Berlin 1936.)
 Ved *Homborgsund* er paa c. $58^{\circ} 14',5$ N. $8^{\circ} 33',0$ E. oprettet en Lodsstation med en Kutter og en Lods. Distriktet omfatter Omrødet fra E.-Pynten af *Tromøy* til *Brekkesto*. (Kort Nr. 236.)
484. Norge. Skagerrak. Lillesand. Lodsstation nedlagt. (N. f. S. Nr. 6/534. Berlin 1936.)
Lillesand Lodsstation paa c. $58^{\circ} 15'$ N. $8^{\circ} 23'$ E. er nedlagt. (Kort Nr. 236.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

485. Norge. Ulla. Oplysning om Lodsstation. (N. f. S. Nr. 6/539. Berlin 1936.)
 I *Ulla* findes en Sølods. c. $62^{\circ} 41'$ N. $6^{\circ} 12'$ E.
486. Nordsøen. Doggerbank E.-Side. Advarsel. (N. f. S. Nr. 7/713. Berlin 1936.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/48 1936 meddeles, at yderligere Stedet omkring Pladsen c. $54^{\circ} 35',2$ N. $2^{\circ} 40',0$ E. maa anses for farligt. (E. f. S. Nr. 1/48 1936.)
487. Danmark. Graadyb. Lystønder inddraget for Is. Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersømærker:
Fovrfeld c. $55^{\circ} 29'$ N. $8^{\circ} 24'$ E. *Sandodden*.
488. Holland. Zeegat van Vlissingen. Kruishoofd Fyr forandret. Tønde inddraget. (B. a. Z. Nr. 38/421. 's-Gravenhage 1936.)
 1. Lysvinklerne i *Kruishoofd* hvide og røde, faste Fyr paa c. $51^{\circ} 24'$ N. $3^{\circ} 28'$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
 Rødt i Pejlinger fra 125° til 196° , iøvrigt hvidt.
 2. Spidstønde Nr. 1 med Ballon paa c. $51^{\circ} 25'$ N. $3^{\circ} 36',8$ E., i *Honte*, er permanent inddraget.

489. (P). Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib. Radiofyr forandres. Undervandstaagesignal installeres.

(A. a. N. Nr. 6/369. Paris 1936.)

1. Samtidig med at Fyrskibet *Dyck* flyttes til sin nye Station paa $51^{\circ} 02'$ ($19''$) N. $1^{\circ} 52'$ ($19''$) E. forandres Tiden for Radiofyrets Klartvejrudsendinger til 4 Gange i Timen, begyndende ved det 0^m, 6^m, 30^m og 36^m. Rækkevidde: 100 Sm.

2. Undervandstaagesignal afgives med en Undervandsmembran. Tonefrekvens: 1050 c/s.

Signalet er Bogstavet D hver 30^s, D 7^s, Pause 23^s.

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Undervandssignalet i Forbindelse med Radiosignalet til Afstandsbestemmelse. Undervandssignalet begynder samtidig med den sidste Prik i Radiosignalet andet D.

(E. f. S. Nr. 5/277 1936.)

490. England. Cross Sand Fyrskib genudlagt.

(N. f. S. Nr. 7/644. Berlin 1936.)

Fyrskibet *Cross Sand* paa c. $52^{\circ} 38'$ N. $1^{\circ} 57'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 31/1873 1935.)

491. (P). Skotland E.-Kyst. Tod Head. Taagesignal forandres.

(N. t. M. Nr. 343. London 1936.)

Omkring den 20. Marts d. A. vil Taagesignalet ved *Tod Head* paa c. $56^{\circ} 53'$ N. $2^{\circ} 13'$ W. blive forandret fra Tre-Stød hver 1^m 30^s til Fire-Stød hver 1^m 30^s.

(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

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

492. Frankrig. Saint-Malo. Vrag uskadelligjort. Vragafmærkning inddraget.

(A. a. N. Nr. 8/485. Paris 1936.)

Vraget af Dampskibet *Skelton* paa c. $48^{\circ} 40',_6$ N. $2^{\circ} 05',_8$ W. er ikke mere farligt for Sejladsen. Den grønne Tønde med kegleformet Topbetegnelse er inddraget.

(E. f. S. Nr. 28/1855 1934.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

493. Frankrig. Plateau des Birvideaux. Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 8/495. Paris 1936.)

Plateau des Birvideaux Fyr paa c. $47^{\circ} 29',_2$ N. $3^{\circ} 17',_5$ W. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 7/423 1936.)

494. Nova Scotia. Halifax Harbour. Lighthouse Bank. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 355. London 1936.)

Lystønden paa c. $44^{\circ} 36'$ N. $63^{\circ} 32'$ W. er ombyttet med en Lys- og Klokke-tønde med samme Fyrkarakter.

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

495. Uruguay. Punta del Este. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 8/757. Berlin 1936.)

Punta del Este Fyr paa c. $34^{\circ} 58'$ S. $54^{\circ} 57'$ W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s.

(E. f. S. Nr. 7/427 1936.)

496. Chile. Hanover Island. Porpoise Point. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 314. London 1936.)

Porpoise Point Fyr paa c. $50^{\circ} 43' S$. $74^{\circ} 32' W$. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 53/3073 1935.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**497. Gibraltar Stræde. Cabezos Shoals. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 305. London 1936.)

Vraget af et Skib ligger sunket paa c. $36^{\circ} 01' N$. $5^{\circ} 43' W$., 2,₈ Sm 167° fra *Paloma Point* Fyr.

498. Spanien. Sabinal Point. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 332. London 1936.)

1. 5,₆ m Pullen, der i Kortet er angivet at ligge c. 0,₇₅ Sm SW. for *Sabinal Point*, findes ikke.

2. Skæret med under 1,₈ m Vand, der i Kortet er angivet at ligge ud for *Entinas Point*, c. 3 Sm 258° fra *Sabinal Point*, erstattes med en Dybde paa 3,₂ m.

Sabinal Point: c. $36^{\circ} 40' N$. $2^{\circ} 42' W$.

499. (T). Baleariske Øer. Ibiza. Santa Eulalia Banke. Lys- og Fløjtetønde forsvundet.

(A. a. l. N. Nr. 7/248. San Fernando 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Santa Eulalia* paa c. $38^{\circ} 58',_5 N$. $1^{\circ} 35',_8 E$., ved SE.-Spidsen af Banken, er bortdrevet.

500. Frankrig. Cap Couronne. Fyrtaarn ommalet.

(A. a. N. Nr. 6/356. Paris 1936.)

Cap Couronne firkantede Fyrtaarn paa c. $43^{\circ} 19',_5 N$. $5^{\circ} 03',_2 E$. er malet mørkerødt.

501. Italien. Adriaterhavet. Triest Bugt. Baia di Pirano. Radiomast. Luftfyr.

(N. t. M. Nr. 350. London 1936.)

1. En Radiomast er opført paa c. $45^{\circ} 31' N$. $13^{\circ} 36' E$., 0,₆ Sm 28° fra *Sezza Taarn*.

2. Paa den i (1) nævnte Radiomast er tændt et Luftfyr, der viser rødt Et-Blink hver 8^s. Flammens Højde: 180 m.

502. Sorte Hav. Rusland. Krim. Cape Tarkhan. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 309. London 1936.)

Ved *Cape Tarkhan* Fyr paa c. $45^{\circ} 21' N$. $32^{\circ} 30' E$. er oprettet et Radiofyr, der under Taage og i usigtbart Vejr udsender følgende Radiosignal hver 6^m,

Bogstavet R..... 2^m.

Pause..... 4^m.

Periode..... 6^m.

Radiofrekvens: 368 kc/s (815 m). Normal Rækkevidde: c. 40 Sm.

503. Palæstina. Jaffa. Fyr nedlagt. Kendelige Punkter.

(N. t. M. Nr. 347. London 1936.)

1. Det røde, faste Fyr paa *Andromeda Rock* paa c. $32^{\circ} 03' N$. $34^{\circ} 45' E$. er permanent nedlagt.

2. Følgende nye kendelige Punkter er tilkommet:

a. *Lalin church* Spir 0,₃₁₂₅ Sm 156° fra *Jaffa* Fyr.

b. Et Vandtaarn 0,₅₄ Sm 176° fra *Jaffa* Fyr.

c. $32^{\circ} 03' N$. $34^{\circ} 45' E$.

504. Tripolis. Cirenaica. Ras Ka Kora N. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 348. London 1936.)

4,1 m Dybden, der i Kortet er angivet at findes paa c. 31° 33' N. 19° 57' E., c. 5,2 Sm 334° fra *Ras Ka Kora*, skal rettes til 7,3 m.

505. (T). Tunis. Bancs des Kerkenah. Tønde midlertidig i Uorden.

(A. a. N. Nr. 6/366. Paris 1936.)

Tønde Nr. 1 paa c. 35° 06' N. 11° 33' E. har mistet Topbetegnelseu. Tønden vil i Løbet af Marts d. A. blive repareret.

506. Tunis. Canal des Kerkenah. Afmærkning forandret.

(A. a. N. Nr. 6/365. Paris 1936.)

Tønden K 2 paa c. 34° 57',6 N. 11° 12',8 E. er ombyttet med en Spirtønde.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**507. Seychellerne. Mahé Island SE. Grund.**

(N. f. S. Nr. 6/576. Berlin 1936.)

En Grund med 9,5 m Vand ligger paa c. 6° 17' S. 57° 25' E.

508. Malacca Stræde. Penang Anduvning. Batu Payong. Luftfyr tændt.

(N. t. M. Nr. 311. London 1936.)

Paa *Batu Payong* er paa c. 5° 17' N. 100° 15' E., 2,7 Sm 327° fra *Pulo Rimau* Fyr, tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 177 m. Synsvidde: 15 Sm.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**509. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Madoera S.-Kyst. Tg. Dato E. Grund.**

(B. a. Z. Nr. 44/488. 's-Gravenhage 1936.)

En Palle med en Diameter paa 5 m og en mindste Dybde af 1/2 m (Koral) er fundet paa 7° 14' 17" S. 113° 35' 22" E.

510. Siam Bugt. Lom Kantre N. Skær.

(N. t. M. Nr. 298. London 1936.)

Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa 9° 38' 45" N. 99° 12' 50" E., c. 5,6 Sm 78° fra Toppen af *Kau Krokfeum*.

511. Siam Bugt. Siam. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1/2. Bangkok 1936.)

1. *Koh Sichang Harbour Rock* Kugletønde paa 13° 09' 30" N. 100° 49' 11" E. er malet hvid og sort, vandret stribet.

2. *Koh Lan* Kugletønde paa 12° 55' 24" N. 100° 49' 57" E. er malet hvid.

3. *Phra Nang* Stumptønde paa 12° 54' 58" N. 100° 48' 36" E. er malet hvid og sort, vandret stribet og forsynet med en kegleformet Topbetegnelse.

4. *Redang Rock* Kugletønde paa 12° 35' 45" N. 101° 22' 00" E. er malet hvid.

5. *Koh Samet* Stumptønde paa 12° 34' 25" N. 101° 22' 53" E. er malet hvid og sort, vandret stribet og Topbetegnelsen fjernet.

512. Siam Bugt. Koh Kong S. Skær.

(N. t. M. Nr. 299. London 1936.)

Et Skær i Havoverfladen ligger paa c. 11° 02' N. 103° 03' E., 2,3 Sm 42° fra Toppen af *Table Rock*.

- 513. Filippinerne. Luzon W.-Kyst. Manila Havn. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 341. London 1935.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s, er udlagt paa c. 14° 34' N. 120° 57' E., 0,962 Sm 270° fra Fyret paa SE.-Enden af S.-lige Bølgebryder.
- 514. Kina. Hutau Bugt. Undervandshindring.**
(N. t. M. Nr. 324. London 1936.)
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 23° 50' N. 117° 43' E., 1,1 Sm 110° fra *Gu Rock*.
- 515. Korea E.-Kyst. Korniloff Bugt. Daiso To. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 351. London 1936.)
1. Paa S.-Enden af *Daiso To* er paa c. 42° 09' N. 130° 18' E., 2,17 Sm 228° fra *Keigan To* Fyr, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 108 m. Synsvide: 13 Sm. Hvidt, firkantet Trætaarn.
2. Ved det i (1) nævnte Fyr er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 40^s.
- 516. Sibirien. Vanina Bugt Anduvning. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 352. London 1936.)
Den hvide Lysvinkel i Fyret paa *Milyutina Point* paa c. 49° 03' N. 140° 21' E. er fjernet, saaledes at Fyret nu kun viser rødt, fast Lys. Iøvrigt uforandret.
- 517. Australien N.-Kyst. Port Darwin. Oplysning om Dybder.**
(N. t. M. Nr. 51. London 1936.)
Nedennævnte Dybder er fundet i følgende Afstande og Retninger fra *Charles Point* Fyr:
- | | | | | |
|----|---------|------------------|---------|------|
| a. | 5,8 m, | Koral og Klippe, | 6,8 Sm | 70°. |
| b. | 9,7 m, | — — — | 6,5 Sm | 70°. |
| c. | 9,7 m, | — — — | 6,5 Sm | 65°. |
| d. | 10,4 m, | — — — | 6,21 Sm | 65°. |
| e. | 9,7 m, | — — — | 6,12 Sm | 67°. |
| f. | 11,0 m, | — — — | 5,75 Sm | 67°. |
- Charles Point* Fyr: c. 12° 23' S. 130° 38' E.
- 518. S.-Australien. Spencer Bugt. Dybde aftaget.**
(N. t. M. Nr. 353. London 1936.)
Imellem Punkterne 12,4 Sm 218° og 7,4 Sm 229° fra det S.-lige Fyr paa *Eastern Shoal* rapporteres at være fundet Dybder fra 6,7 m til 8,2 m.
c. 33° 17' S. 137° 36' E.
- 519. Stillehavet. Funafuti Atoll. Te Buabua. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 313. London 1936.)
Te Buabua Indløb maa ikke benyttes uden lokalt Stedkendskab, da der rapporteres at eksistere flere Grunde, som ikke er angivet i Kortet.
c. 8° 35' S. 179° 09' E.

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.

Tyskland:

R D. 150 Die Eider, Norder- und Süder-Piep.

Tillæg.

I. Østersøen.

520. **Finland. Bottniske Bugt. Sebbskär Fyr** slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Sebbskär Fyr paa c. $61^{\circ} 29' N.$ $21^{\circ} 21' E.$ er slukket for Vinterperioden.
521. **Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödakon Lys- og Klokketønde** inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/176. Helsingfors 1936.)
Lys- og Klokketønden *Rödakon (Skiftet)* paa c. $60^{\circ} 05' N.$ $20^{\circ} 59' E.$ er inddraget for Vinterperioden.
522. **Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer** lukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/155 og 5/165. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er lukket for Vinterperioden:
Kotka. Boistö. Orregrund. Hogland.

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

523. **Sundet. Kullen W. Vraglystønde** inddraget for Is.
(Telegram fra Lodskaptajnen i Höganäs.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 8/468 1936 meddeles, at den deri omtalte Vraglystønde ved Vraget af Motorskonnerten *Gloria*, der ligger sunket paa c. $56^{\circ} 18' N.$ $12^{\circ} 21' E.$, er inddraget paa Grund af Isforholdene.
(E. f. S. Nr. 8/468 1936.)
524. **Danmark. Sundet. Kongedyb. Tønder** inddraget for Is.
Nedennævnte grønne Spidstønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Trekroner NE. c. $55^{\circ} 42',_2 N.$ $12^{\circ} 37',_3 E.$ *Trekroner NW.* *Trekroner SE.*
Mellemfort N. *Mellemfort SE.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen

525. **(P). Danmark. Horns Rev. Slugen. Afmærkning** forandres.
Den 9. Marts d. A. eller snarest derefter forandres Afmærkningen i *Slugen*, som følger:
1. Lys- og Fløjtetønden *Søren Bobbjergs Dyb S.* paa $55^{\circ} 31' (24'') N.$ $7^{\circ} 56' (05'')$ E. forandres til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4^s , Lys c. 2^s , Mørke c. 2^s .
2. c. 200 m NW. for den hvide Stumtønde med 3 nedadvendte Koste, *Ulven SW.*, der ligger paa $55^{\circ} 30' (21'') N.$ $7^{\circ} 59' (49'') E.$, udlægges en hvid Lys- og Fløjtetønde mærket *Ulven SW.*, og som viser rødt Et-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$, Blink c. $2\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 5^s .
3. Lys- og Fløjtetønden *Cancer* paa $55^{\circ} 29' (27'') N.$ $8^{\circ} 02' (02'') E.$ forandres til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink c. 1^s , Mørke c. 2^s , Blink c. 1^s , Mørke c. 6^s .
(Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 105 og 106. Fyr-Fort. Nr. 41, 41 A og 42.)
526. **Danmark. Graadyb. Lystønder** genudlagt.
Nedennævnte Lystønder er genudlagt paa Station og Vintersømærkerne inddraget:
Fovrfeld c. $55^{\circ} 29' N.$ $8^{\circ} 24' E.$ *Sandodden.*
(E. f. S. Nr. 8:487 1936.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

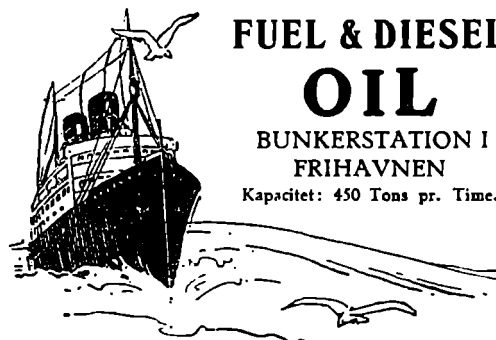
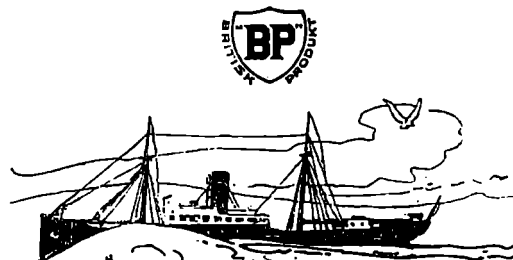
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

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



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1889
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*

Owners' &

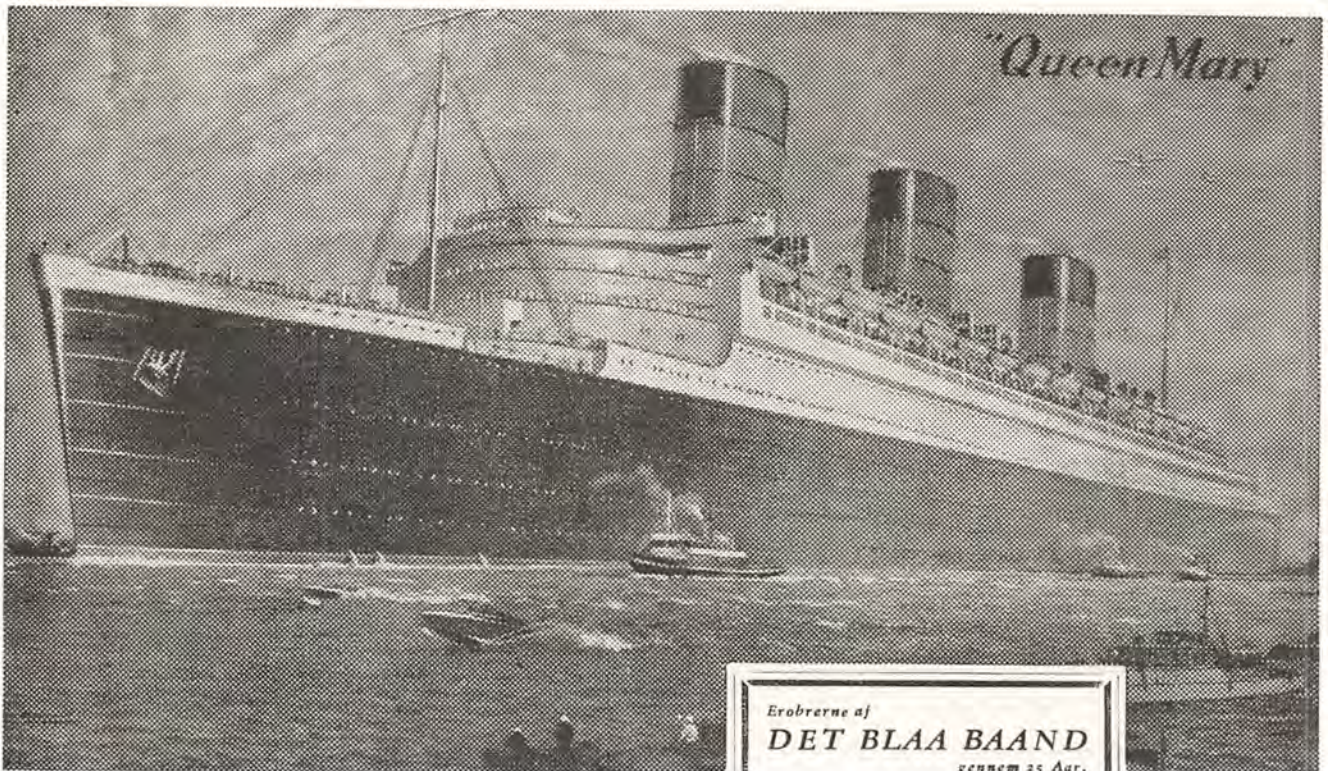
Captains' **C**ode

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.

Det største Skib



— smøres med Gargoyle Marine Oil

Om kort Tid vil det største Skib, der nogensinde er bygget paa britisk Værft, R. M. S. „Queen Mary“, krydse Atlanten. — Denne Kæmpe, med 12 Dæk og et Virvar af Saloner, drives af 4 mægtige Turbiner, der producerer 200.000 HK, og hver trækker sin Skrue paa 35 Tons. Takket være disse Turbiner kan „Queen Mary“ gøre en Fart af ikke mindre end 32 Knob. De smøres med Gargoyle DTE Marine Oil, hvoraf der til første Paafyldning blev leveret over 100.000 Liter = 500 Tønder.

Et nyt Bevis paa, at Gargoyle blandt Søens Folk nyder samme Tillid som blandt Landjordens Industriforetagender og Automobilister.

Erobrerne af

DET BLAA BAAND

gennem 25 Aar.

Cobb til New York

1910 - Mauretania (Cunard Line) •
4 Dage, 10 Timer, 41 Min.

Mellem Cherbourg og New York

1922 - Mauretania (Cunard Line) •
1 Dage, 9 Timer, 50 Min.
1923 - Leviathan (U. S. Lines) •
1 Dage, 7 Timer, 15 Min.
1924 - Mauretania (Cunard Line) •
5 Dage, 1 Time, 49 Min.
1929 - Mauretania (Cunard Line) •
4 Dage, 21 Timer, 44 Min.
1929 - Bremen (Norddeutscher Lloyd) •
4 Dage, 17 Timer, 42 Min.
1933 - Europa (Norddeutscher Lloyd) •
4 Dage, 16 Timer, 48 Min.
1933 - Rex (Italiensk Linje) ••
4 Dage, 13 Timer, 58 Min.
1934 - Bremen (Norddeutscher Lloyd) •
4 Dage, 14 Timer, 27 Min.
1935 - Normandie (Fransk Linje) •
4 Dage, 21 Timer, 42 Min.

Over Stillehavet

Honolulu til Yokohama

1931 - Empress of Japan (Canadian Pacific Steamships, Ltd.) •
6 Dage, 9 Timer, 43 Min.

• smurt med Gargoyle Marine Oil.
•• Gibraltar til New York:
anvendte Socony-Vacuum Fuel Oil.

2 b



Ligesom tørrende Søfartskredse vælger Gargoyle Marine Oil, saaledes anbefaler Automobilfabrikanterne den verdenskendte Kvalitetsolie Gargoyle Mobiloil — den slømfri Automobilolie.

GARGOYLE MOBILLOIL

Vacuum Oil Company A/S

Kr. 1.50 pr. Liter

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 10

TORSDAG 5. MARTS 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankhande og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdale«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompani.
A/S »Mototramp«, Stensved.
Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN FOR SKIBSFARTEN

I sin i disse Dage udsendte Aarsberetning kommer det britiske »Chamber of Shipping« ind paa en Række interessante Skibsfartsproblemer, hvoraf det synes at fremgaa, at i det store og hele lader Situationen for Skibsfarten endnu meget tilbage at ønske, selv om man paa visse Omraader kan notere Fremgang.

Fragterne, hedder det i Beretningen, har forbedret sig noget, men dog ikke tilstrækkeligt til at kunne dække de store Udgifter.

Stigningen i Varepriserne, den delvise Tilbagetrækning af italiensk Tonnage fra Verdensfragtmarkedet og det forøgede Krav om Varer paa Grund af den politiske Situation i Europa, skabte en Forøgelse i Transporterne i Efteraaret og i Forbindelse med Fragt-Kooperationen hævede de i December Fragterne til 90 pCt. af 1929's Gennemsnit. Storbritanniens Kornimport var dog i 1935 kun 10,100,000 Tons mod 10,200,000 i 1934 og 11,100,000 i 1933. Dels Kul-eksport var 38,700,000 Tons mod 39,700,000 i 1934 og 60,700,000 Tons i 1929 — for ikke at tale om 1913, da Tallet var 73,400,000 Tons.

Siden Juni 1932 har der været en Forøgelse i den anvendte Tonnage over hele Verden paa 4,500,000 Brutto Tons. Storbritanniens oplagte Tonnage faldt i 1935 fra 1,400,000 Tons til 700,000.

Anvendelse af fremmede Skibe i engelsk Handel er yderligere steget i Aarets Løb, nemlig fra 34,5 pCt. i 1929 til 41,8 pCt. i 1935. Skibsfarten lever af international Handel. Bedringen indenfor denne er knap nok begyndt og kan ikke virkelig udvikle sig saalænge de mange nuværende Restriktioner holder sig. Ganske vist stiger Handelssamkvemmet indenfor Imperiet stadig, de forbedrede Forhold i Kolonierne har gjort det.

Sammenlignet med en Reduktion paa 22 pCt. i Verdenshandelen siden 1929, er det kun et ringe Tal, naar man ser, at Verdenstonnagen i det samme Tidsrum kun er faldet 4 pCt.

Beretningen kommer bl. a. ind paa Væksten af Sovjetruslands Skibsfart, Placeringen af Ordre i Tyskland o. s. v.

Optimistisk i sin Grundtone er den ikke. Uroen, der præger hele Verden i Øjeblikket, har ganske naturligt ogsaa øvet sin Indflydelse paa Chamber of Shipping's Aarsberetning. Men man sporer dog bag mange pessimistiske Ord en Tro paa og et Haab til Fremtiden. Vi har været og er vel stadig inde i en Bølgedal, men hvis det hele ikke skal ende i almindeligt Forlis, maa vi op igen — og de første svage Tegn paa Bedring har altsaa vist sig, selv om der, som sagt, endnu er langt igen.

REGNSKABERNE

Regnskaberne fra de forskellige Dampskibsselskaber for Aaret 1935 er nu begyndt at komme. Som det første udsendte »Dannebrog« sin Aarsopgørelse, derefter fulgte »Norden«, »Orient« og »Pacific«. Endvidere har D. F. D. S. udsendt sit Regnskab, som ligeledes omtales andet Steds, og navnlig for dette Selskabs Vedkommende kan der tales om en glædelig

Fremgang. For første Gang siden 1930 udbetales der Udbytte, der altsaa er fastsat til 5 pCt. Det viser sig, at der i det hele er jævn Fremgang at spore. Man kan vel regne med, som Tendensen viser sig nu, at der bliver Tale om Stigning i Udbyttet i enkelte Selskaber, mens Stillingen ellers almindeligvis blot hævdes. Det er jo ikke nogen stor og straalende Fremgang, 1935 bringer Bud om, men det er i alle Tilfælde ikke et Skridt i den forkerte Retning. Det er Fremgang. Selve Tendensen er ikke til at tage fejl af. Men der er desværre langt igen, før man naar frem til den Stilling, der kendetegnede Skibsfarten i dens virkelige gode Aar.

BEGIVENHEDERNE I JAPAN

Japanerne har paany overrasket Verden. Et frygteligt Blodbad har fundet Sted, fem-seks af Landets kendteste Politikere er faldet som Ofre for et Oprørsforsøg.

Lad os haabe, at denne Begivenhed ikke er et nyt Serajevo. For bag den ligger et Fingerpeg om en Udvikling, der bliver mere og mere faretruende for Europa og som navnlig nu, da fanatiske yderliggaaende Elementer syntes at skulle rykke frem i første Række i Japan, kan faa en umiddelbar Virkning paa hele Verdensudviklingen.

UDENRIGSHANDLLEN

I flere og flere Lande har den Selvforsyningspolitik, der nu grasserer, medført, at man, naar Talen endelig er om Varer fra Udlandet, søger at etablere en Byttehandel, og derved bliver Resultatet, at man bringer Handelssamkvemet længere og længere ned.

Et af de faa Lande, der endnu har bevaret en relativ Frihed med Hensyn til Udenrigshandelen er Norge. Der hæver sig dog naturligvis ogsaa dér Røster for at faa indført et Restriktionssystem som i andre Lande.

Nu er det pludselig, hedder det i et af de store norske Handels- og Skibsfartsblade, blevet en Statsopgave at faa Skik paa Handelen mellem de nordiske Lande. Vareudvekslingen skal ordnes efter Principet Krone for Krone, hedder det. Norge køber for mere i Sverige og Danmark end omvendt. Argumentet er bestikkende; men det indeholder ikke nogen større Realitet.

Selvsagt kan der bringes Balance — Krone for Krone. — Der kan fortsættes til man faar Ligevægt paa 0. Men dermed har man bare voldt Skade.

Disse fornuftige Ord fra Norge fortjener at gentages og understreges Gang paa Gang. Det er ikke Forholdet Danmark—Norges Handel vi kun tænker paa, men paa hele Udenrigshandel-Situationen.

FARTEN MELLEM DANMARK OG NORGE

Det forenede Dampskibsselskab, der i de senere Aar har ydet en betydelig Indsats for at forbedre den indenlandske Rutetrafik, vil nu gøre en ekstra Anstrengelse for at inmodernisere Ruten mellem Frederikshavn og Oslo og omdanne den til en moderne Turistrute, der ikke mindst har Bud til Bilisterne.

Hidtil har der kun været Forbindelse én Gang om Ugen, men til Sommer vil der blive Forbindelse tre Gange om Ugen.

Selskabet vil overføre den nuværende Aalborgdamper »Aalborghus« til Frederikshavn—Oslo Ruten. »Aalborghus« er kun en Snes Aar gammel, og med sine udmærkede Saloner, Kahytter og mange Passagerbekvemmeligheder og sine gode Pladsforhold betyder Skibet et væsentligt Fremskridt for denne Rute.

Det er bl. a. Hensynet til de bilende Turister, der vil køre op gennem Jylland til Frederikshavn, sættes over til Oslo og køre videre op i Norge.

I den Anledning vil »Aalborghus« før Overflytningen til sin nye Rute blive ombygget saaledes, at der baade for og agter bliver særlig Vogndæk med Plads til i alt 25 Biler, der kan køre om Bord lige fra Kajen gennem store Porte i Skibssiden.

Overfartstiden mellem Oslo og Frederikshavn bliver ca. 11 Timer, og denne forbedrede Dampskibsforbindelse vil sikkert faa stor Betydning, ikke blot for Turistudvekslingen mellem Danmark og Norge, men ogsaa for Rejser mellem Norge og Vestevropa, idet der to Gange om Ugen bliver Forbindelse i Frederikshavn med særligt Hurtigtog til Hamborg, ligesom der ogsaa bliver Hurtigtogsforbindelse fra Hamborg til Frederikshavn i Tilslutning til Damperen til Oslo. Derved kan Rejsen mellem Oslo og Hamborg tilbagelægges paa 24—25 Timer.

»Aalborghus« er bygget hos Burmeister & Wain i 1914. Dets Længde er 268 Fod, dets Bredde 39 Fod, og Skibet, der løber 15 Knob, kan medtage 142 Passagerer paa I. Klasse, 72 Passagerer paa III. Klasse.

DIREKTØR CHR. SCHMEIGELOW

Som tidligere bebudet har Direktør Chr. Schmiegelow nu fra 1. Marts trukket sig tilbage fra Det østasiatiske Kompagnis Direktion.

Direktør Schmiegelow, der er født 1859, har deltaget i Ø. K.'s Ledelse fra Selskabets første Tid. I 1889 stiftede han sammen med Kaptajn Torm Dampskibsselskabet Torm og var Fører af dettes første Dampskib. I 1898 modtog han Tilbud fra Etatsraad H. N. Andersen om at overtage Ledelsen af det da nystiftede Østasiatiske Kompagnis Skibsfartsafdeling. Her har han udfoldet et stort og dygtigt Arbejde, og i Rederikredse erhvervet sig Anseelse som en fremragende »Shipping-man«.

Direktør Schmiegelow vil dog stadig have Sæde i Bestyrelsesraadet.

FORSKELLIGE AARSREGNSKABER

»Dannebrog«

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet Dannebrog meddeler, at Driftsregnskabet for Aaret 1935 inklusive Overførsel fra forrige Aar 60.212 Kr. udviser, at Skibenes Sejlads har givet et Driftsoverskud paa 930.580 Kr., hvortil kommer andre Indtægter 13.197 Kr., ialt 943.777 Kr.

Overskudet er paa 539.922 Kr., som Bestyrelsen foreslaar fordelt saaledes: Henlagt til Konto for lovmæssig Reservefond 32,654 Kr., til Konto for Klassifikationer og Fornyer 147.166 Kr. og til Konto for Nybygninger 150.000 Kr. Bestyrelsens Honorar 7886 Kr., 5 pCt. Udbytte 140.000 Kr., Overførsel til næste Aar 62.216 Kr.

Dampskibsselskabet »Orient«

»Orient«s Driftsoverskud paa Skibene er 100,000 Kr. større end for 1934, nemlig 935,000 Kr. Administrationsudgifterne andrager 135,000 Kr. eller 3000 Kr. mere end forrige Aar, og paa Skibene afskrives 506,000 Kr. mod 425,000 Kr. i Fjor. Derefter bliver der 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne. Til Reservefondet henlægges 32,500 Kr., og der overføres ca. 34,000 Kr. til det nye Aar.

Dampskibsselskabet »Norden«

Dampskibsselskabet »Norden«s Regnskab viser, at Selskabet har haft et Driftsoverskud paa Skibene af ialt 650,000 Kr. mod 603,000 Kr. i Fjor. Desuden er der en Indtægt paa indvundne Renter og Kursavancer af ialt 252,000 Kr.

Administrationen har kostet 174,000 Kr. mod 152,000 Kr. forrige Aar, og til Fornyer- og Dispositionsfondet henlægges 260,000 Kr. eller 36,000 Kr. mere end paa sidste Regnskab. Overførslen andrager ca. 63,000 Kr. eller et omtrent uforandret Beløb, og til Aktionærerne udbetales 6 pCt.

Dampskibsselskabet »Pacific«

Dampskibsselskabet »Pacific« har i det forløbne Aar haft et Driftsoverskud, som incl. Saldo fra forrige Aar udgør 214,318 Kr. Herfra gaar Renter og Kursdifferencer 25,108 Kr. samt Administrationsudgiften 91,005 Kr. Bestyrelsen vedtog at foreslaa den forestaaende ordinære

Generalforsamling, at der udbetales 10 pCt. med 60,000 Kr. til Aktionærerne, og at der henlægges 57,000 Kr. til Reserve- og Klassifikationsfondene, og at der overføres 3,320 Kr. til næste Aar. Paa Skibene afskrives 60,000 Kroner.

Der er saaledes ca. 50,000 Kr. mindre Overskud end i Fjor, men det maa i denne Forbindelse erindres, at Selskabets Flaade straks ved Aarets Begyndelse blev reduceret med et Skib, idet Damperen »Riga« blev solgt. Sidste Aar var Udbyttet 12 pCt., og for 1933 8 pCt.

Ø. K.'s Regnskab

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at Driftsresultatet for 1935, inkl. Overførsler, andrager ialt 12,306,925 Kr., som efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter, Skatter og Afskrivninger efterlader et Nettooverskud paa 3,342,719 Kr., hvoraf det foreslaas at udbetale 5 pCt. til Aktionærerne og fremføre 842,719 Kr. i ny Regning.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 giver 12 pCt. Udbytte ligesom de nærmest foregaaende Aar.

Bruttofortjeningen har været 1,625,145 Kr., hvilket er en Fremgang paa ca. 83,000 Kr. i Forhold til Aaret forud. Indtægten ved Passagerfarten er steget med 83,000 Kr. og Godsfragterne med 21,000 Kr., medens der har været nogen Nedgang i Renteindtægten og andre Indtægter. De samlede Udgifter beløber sig til 1,221,878 Kr., og efter at der er afskrevet 207,721 Kr., fremkommer et Netto-Overskud paa 195,546 Kr., omtrent som for Aaret forud.

D. F. D. S.

Det forenede Dampskibsselskab har udsendt den foreløbige Meddelelse om Regnskabet for Aaret 1935. Der udbetales for første Gang i en Aarrække Udbytte. Aktionærerne faar 5 pCt. — og Netto-Overskudet er steget fra 1,970,000 Kr. i Fjor til 6,210,833 Kr. i Aar.

Efter at alle Driftsudgifter, derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse, er afholdt, er der et Driftsoverskud paa 11,184,212 Kr.

Af Nettooverskudet foreslaas anvendt til Afskrivning paa Skibe 3,612,500 Kr., for Lægere og Pramme 15,000 Kr., paa Pakhuse og Inventar 35,512 Kr., paa Andel i fremmede Foretagender 150,000 Kr., og af Kurstab paa

det 6 pCt. Dollarslaan 375,015 Kr., samt henlagt til det lovmæssige Reservefond 400,000 Kr., ialt 4,588,026 Kr.

Af det derefter fremkommende Beløb 1,622,807 Kr. foreslaas det at udbetale 5 pCt. Dividende med 1,500,000 Kr. og at overføre Restbeløbet 122,807 Kr. til næste Aar.

A/S De forenede Bugerselskaber

Bestyrelsen i Akts. »De forenede Bugerselskaber« har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte af 5 pCt.

Netto-Overskudet har efter Afskrivninger paa 30,800 Kr. udgjort 103,858 Kr.

Dansk-Fransk Dampskibsselskab

»Det Dansk-Franske Dampskibsselskab« har et Driftsoverskud for 1935, inklusive Overførsel fra forrige Aar, 25,777 Kr., paa 561,616 Kr.

Efter Afholdelse af Renteudgift, 110,837 Kr., samt Administration, Honorar til de Kommitterede og Revision bliver der et Overskud paa 365,926 Kr., der foreslaas anvendt saaledes:

Henlæggelse til Reserve- og Amortationsfondets Konto til Afskrivning paa Skibene og Klassifikationer 195,000 Kr. Henlæggelse til lovmæssigt Reservefond 14,515 Kr., Udbetaling af 5 pCt. Dividende med 120,000 Kr. og efter Afholdelse af vedtægtsmæssige Tantiører 11,559 Kr., overføres Restbeløbet 24,853 Kr. i ny Regning.

Dampskibsselskabet »Vendila«

Dampskibsselskabet »Vendila«s Regnskab af 1935 viser et Driftsoverskud af 472,050 Kr. samt Kurs- og Renteindtægt 3217 Kr.

Efter at Kaplak og Omkostninger 124,315 Kr. samt Renter, 147,708 Kr., er fradraget, fremkommer et Overskud paa 203,244 Kr.

Tab ved Havarier, Dokninger etc. andrager 57,040 Kr., og til Henlæggelse til Afskrivningsfond medgaar 3 pCt. af 5,600,000 Kr. = 168,000 Kr. Paa disse to Beløb, tilsammen 225,040 Kr. afskrives ovennævnte Overskud, 203,244 Kr., hvorefter der for 1935 fremkommer en Debet-Saldo paa 21,796 Kr., der i Forbindelse med Debet-Saldo fra 1934, 288,799 Kr., fremføres til 1936 med 310,595 Kr.

Efter ovennævnte Henlæggelse andrager Afskrivningsfondet 665,256 Kr.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Den forløbne Uge bragte desværre ingen Forandring til det Bedre paa Fragtmarkedet, idet det stadig er galt med Tilbudet af de for Skibsfarten saa vigtige Varer som Kul og Korn.

Paa enkelte Markeder, som f. Eks. Far East/hjem, holder Raterne sig ganske vist forbavsende godt, men dette skyldes dog ikke, at Tonnageefterspørgslen er særlig stor, tværtimod. Behovet er stærkt begrænset, men den langvarige Depression paa de østlige Markeder sidste Aar har utvivlsomt indpodet mange Redere en gavnlige Skræk imod at sende Tonnage ud paa disse Markeder i det Uvisse, og Tonnagetilgangen har derfor ikke været større, end at Markeder har kunnet absorbere denne til nogenlunde stabile Rater. Imidlertid, bortset fra Østen og Markedet fra Vestkysten af Nordamerika til Kina og Japan, hvor Raterne ligeledes har holdt sig godt, antagelig paa Grund af mange Rederes Ulyst til at tage Chancen i Østen, er de oversøiske Markeder i en elendig Forfatning. Paa de Markeder, hvor der er Minimalrater, bliver disse dog opretholdt, men dette hjælper jo kun lidt, naar det, som f. Eks. fra River Plate, er næsten umuligt at faa Beskæftigelse for prompt Tonnage. Fra forskellige Sider er den Tanke derfor fremsat, at "The Tramp Shipping Committee," i et Forsøg paa at puste nyt Liv i de hjemgaaende Markeder, skulde reducere Raterne en Smule. Hidtil har disse Tanker dog ikke fundet Gehør hos de afgørende Instanser, og det vilde utvivlsomt ogsaa være en forkert Politik, dels fordi Minimalraterne jo er alt andet end tiltrækkende, men hovedsagelig, fordi man næppe kan tænke sig, at en Reduktion i c.i.f. Prisen for en Ton Hvæde paa 6d. eller 1/-, som altsaa skulde tages fra Fragten, vilde have nogen Betydning, hvis der faktisk eksisterede et Behov, og i sidste Instans er det dog dette, der er det afgørende.

Ogsaa paa de udgaaende Markeder er Forholdene slemme, og i mange Retninger er det praktisk talt umuligt at skaffe passende Kulladning. Konkurrencen om de faa Ladninger, der kommer paa Markedet, har tvunget Raterne ned paa et ruinerende lavt Niveau.

Er den øjeblikkelige Stilling paa Markedet saaledes alt andet end straalende, og maa man end gøre sig fortrolig med, at de nærmeste Maaneder næppe vil indføre nogen generel Forandring til det Bedre, saa rummer dog i hvert Fald den lidt fjernere Fremtid visse Muligheder, der kan blive til Gavn for Skibsfarten. Den mægtige engelske Oprustning, der, hvis den realiseres, i Løbet af 3 Aar vil pumpe 300 Mill. Pund ud i Verdensomsætningen, vil utvivlsomt, selv om den naturligvis i første Omgang kommer engelsk økonomisk Liv til gode, brede sig til en Række andre Lande i Form af Refleksvirkning. Desuden, Storpolitiken er fuld af uløste Problemer, og nogle af disse maa man vel nok indstille sig paa vil blive løst paa en Maade, der kan faa Betydning for Skibsfarten, og endelig, Verdenshandlen gaar dog, alle Toldskranker, Kvotaordninger o. s. v. til Trods, langsomt fremefter, hvilket jo automatisk vil medføre et bedre Forhold mellem den disponible Tonnage og Transportbehovet.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henvises iøvrigt til nedenstaaende kortfattede Oversigt:

Canada/Northern Range & Gulf/Vestindien. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage fra St. Lawrence til U.K./Cont. for April/Maj Lastning til Minimalraten, ligesom der cirkulerer forskellige Ordre til Middelhavet for mindre Baade, ligeledes til Minimalraten. Endvidere noteres en April Ordre Montreal/Skandinavian til 14 Cts.

Fra Staterne er Efterspørgslen stadig kun ringe, og selv i Scrapjernsnoteringerne er der Ebbe. Dansk

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Breddede bar 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. Færvandet 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. — 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 Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørjes af henværende 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 Kafen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Pri-havnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 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-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsornødheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfor-nødheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mand-skab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kom-passer eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Ton-nage, Dybgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr.. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 —2,75 Kr. pr. Ton. Losning og Ladning. I Frihavnen besørjes Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibs-byggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Ele-vatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 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. Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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. Ballast, 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

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. Havneopenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parstladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster 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. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løf-tende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flyde-dok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Ma-skinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneopenge 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 provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappe-grunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Hav-nen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Blørgningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Op-halingsbedding 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. Indsejlling gunstig. Færvandene 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, uforsøet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers 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. Købingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

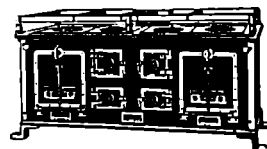
RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra 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.

„VØLUND“
RAAOLIEMOTORER
10—1000 HK.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

SPANSKE HAVNE

De Forholdene i spanske Havne ikke er synderlig velkendte herhjemme, vil uden Tvivl efterfølgende Meddelelser have Interesse. De er sendt os gennem det danske Konsulat i Cadiz og vil blive offentliggjort i dette og efterfølgende Numre af Bladet.

1. Sevilla Havn.

Sevilla er beliggende ved Guadalquivir-Floden ca. 70 km fra Havet, hvilket paa Grund af Flodens Bugtninger svarer til godt 90 km Sejlads. Uden for Flodens Munding findes en Barre, i hvilken en snæver Kanal, som ved Lavvande har 17' Vand, holdes aaben. Forskellen mellem Høj- og Lavvande er her ca. 8' ved Niptid og ca. 10½' ved Springtid. Sejladsen paa Floden maa foregaa ved Højvande, og der er 4 Timers Forskel paa Tidevandet ved Flodmunden og Sevilla, og man kan beregne ved Niptid at have ca. 22' og ved Springtid ca. 23' Vand i Floden. For Sejladsen ned ad Floden kan man regne med 21½' ved Niptid og 22¼' ved Springtid, og Skibe, som ligger 20' eller derover, vil som Regel behøve to Højvande for at komme ud. Flodbunden saavel som Bredderne bestaar af blød Jord og Mudder. Lige neden for Sevilla er Floden et kort Stykke udgravet til en Bredde af godt 200 Meter, hvor Skibene svinges. I den øvrige Del af Havneterrænet varierer Flodens Bredde mellem 100 og 125 Meter.

Selve Havneterrænet ved Sevilla kan deles i den nye Havn, som gaar under Navnet »la Corta«, og den gamle Havn. Den nye Havn har paa den venstre Flodbred Tablada-Kajen, ca. 800 Meter, langs hvilken der ved Lavvande er godt 6 Meter Vand, og paa hvilken Kaj der findes 14 elektriske Kraner à 2 Tons, saavel som moderne Pakhuse; paa den højre Flodbred losses Kul- og Petroleumsbændene, ligesom Turistdamperne undertiden lægger til her, naar de øvrige Kajer er optagne. Den nye og gamle Kaj adskilles ved en Klapbro, gennem hvilken kun mindre og middelstore Skibe kan passere; Vandstanden varierer en Del i den gamle Havn, hvor der ved Lavvande nogle Steder findes indtil 8 Meter Vand, medens der andre Steder kun er godt 5 Meter. Den mest moderne Kaj i denne Del af Havnen er Delicias-Kajen, som er ca. 650 Meter lang og forsynet med 10 elektriske Kraner; overfor denne Kaj findes yderligere ca. 1400 Meter Kaj med ældre Dampkraner; samtlige Kajer i den gamle Havn er paa den venstre Flodbred. Om Vinteren og Foraaret er Oversvømmelser ret almindelige ved Sevilla, saaledes at enhver Sejlads paa Floden maa indstilles, og de ældre Kajer ligger under Vand.

Alle Skibe, som skal gaar op til Sevilla, maa foruden at indklare sig i denne Havn, først indklare sig ved Bonanza, som er beliggende tæt inden for Flodmunden. Skibene afventer her Højvande og indhenter herfra Tilladelse til at fortsætte op ad Floden, thi da der ikke ved Sevilla findes noget Sled, hvor Skibene kan vente paa Kajplads, faar de kun Tilladelse til at gaa op ad Floden, naar der er Kajplads disponibel. Bonanza-Mæglerens Regning omfatter Lodspenge fra Søen til Bonanza og ud igen, Oversættelse af Manifest, Udstedelse af Rutemanifest, Sanitetsafgift, Baadmand, Mæglerens Porto- og Telegramudlæg og Agentur. Naar Skibene ankommer til Bonanza lige før Højvande, saaledes at de ikke har Tid til at vente paa Klareringspapirerne, sendes disse pr. Post til Sevilla.

Lods. Anvendelsen af Lods er obligatorisk. Der kommer Lods ombord i Skibene ved Flodmunden ud for Chipiona, og denne Lods tager Skibene til Bonanza, og en anden Lods fører derefter Skibene videre til Sevilla. Skibene har syv forskellige Lodstjenester at betale, nemlig fra Søen til Bonanza og ud igen, fra Bonanza til Sevilla og tilbage, for at svinge Skibet ved Sevilla, for at tage Skibet langs Kajen og for at tage Skibet fra Kajen. Der betales efter følgende Tarif:

indt. 60 Tons	.....	pts. 75,—	.....	pts. 10,—
fra 60—100 Tons	.....	80,—	.....	11,—
» 101—200 »	.....	85,—	.....	12,—
» 201—300 »	.....	90,—	.....	13,—
» 301—400 »	.....	95,—	.....	14,—
» 401—500 »	.....	100,—	.....	15,—
» 501—600 »	.....	105,—	.....	16,—
» 601—700 »	.....	110,—	.....	17,—
» 701—800 »	.....	115,—	.....	18,—
» 801—900 »	.....	120,—	.....	19,—
» 901—1000 »	.....	125,—	.....	20,—

Fra 1000 Tons opletter forhøjes Taksterne med Pts. 3,— henholdsvis Pts. 0,50 for hver ekstra 100 Tons eller Del deraf. Skibe, som anvender Lods paa Floden mellem Coria og Puntal efter Solnedgang og før Solopgang, samt de som gaar over Barren i samme Tidsrum, betaler et 50 pCt. Tillæg. Sejlskibe betaler et Tillæg af 25 pCt.

Kranleje. For de elektriske Kraner betales der i den almindelige Arbejdstid Pts. 20,— for den første Time og Pts. 10,— for hver efterfølgende Time. Udenfor den nor-

male Arbejdstid betales Pts. 25,— den første Time og Pts. 15,— for hver af de følgende Timer. Dampkraner koster Pts. 5,— pr. Time plus Kranfolkenes Dagløn. Der findes desuden en Dampkran paa 40 Tons, som koster Pts. 100,— pr. Time, plus Kranfolkenes Dagløn. Elektrisk Lys for Overtidsarbejde koster Pts. 6,— pr. Time.

Fersk Vand. Drikkevand leveres fra Vandbaade og koster for de første 10 Tons eller Del deraf Pts. 50,— og derefter Pts. 3,— pr. Ton. Filtret Vand kan leveres fra Tablada-Kajen og koster Pts. 0,50 pr. Ton plus Pts. 5,— for Leje af Vandslanger.

Slæbedamper findes disponibel og koster i selve Havnen Pts. 100,— for den første Time og Pts. 25,— for hver efterfølgende Time. Slæbning paa Floden beregnes efter Tarif og varierer efter Skibenes Størrelse og Afstanden, Skibene skal slæbes.

Mæglerhonorar. Man maa regne med at betale mindst: henholdsvis for Skibe, som kun losses eller laster i Havnen og for Skibe, som losses og laster i Havnen for hver Operation:

for indtil 2000 Tons Last	.....	pts. 275,—	..	pts. 250,—
» » 3000 »	.....	325,—	..	300,—
» » 4000 »	.....	375,—	..	350,—
» » 5000 »	.....	450,—	..	400,—
» » 3000 »	.....	325,—	..	300,—
» hver ekstra 500 Tons el. Del	»	50,—	..	50,—

Naar det drejer sig om Trælaster beregnes:

for indtil 200 standards	.....	pts. 225,—
» » 400 »	.....	275,—
» » 600 »	.....	325,—
» » 800 »	.....	375,—
» » 1000 »	.....	425,—
» hver ekstra 100 std. eller Del deraf	.....	50,—

Stevedoring. Faste Tariffer findes ikke, og man vil gøre rigtigst i at indhente Tilbud i Forvejen. Forholdene i Sevilla, som tidligere var meget vanskelige, er nu særdeles gunstige, og man kan regne med en hurtig Losning eller Lastning.

Kul og Brændselolie. Der findes Depot af begge Sorter i Sevilla.

FORTSÆTTES NÆSTE NUMMER

FRAGTBERETNINGEN

FORTSAT PAA SIDE 107

3000 Tønner sluttedes til 13/- 1 Lastehavn Northern Range til 1 Havn U.K., stor Baad fik 14/- fra 2 Golfhavne til 1 Havn U.K., og Scrap til Japan sluttedes paa Basis af 13/- f.i.o., 4 Havne for Lastning og Losning.

Sukkermarkedet er meget stille. Værdien ligger omkring 13/- à 13/6d. fra Cuba for 7/7500 Tonnere, Marts Lastning.

River Plate. Forholdene paa dette Marked er elendige. Mange Baade ligger og venter paa Last, men der er slet ingen Interesse for prompt Tonnage, i hvert Fald ikke til Europa, og for de enkelte Laster, der kommer paa Markedet til Destinationer uden for Minimalraterangen, er Tilbudet af Tonnage overvældende, saa det lykkes Befragterne at faa Tonnagen til meningsløst lave Rater. De i vor sidste Beretning noterede Rater til Japan og Pacifickysten kan gentages.

Vestkyst af Sydamerika. Raten for Nitrate ligger nominelt paa omkring 18/- fra Chile til Bordeaux/Hamborg range, men der er ingen positive Ordre i Øjeblikket. Der noteres endvidere noget Salt fra Chile til Japan, for hvilken Ordre Befragterne nævnte en Rate af \$4.25. Skandinavisk Tonnage var fremme til \$4.50, men modtog det Svar, at engelsk Tonnage kommende i Ballast fra River Plate var villig til at acceptere 16/-. Sukker fra Peru til U.K. indikerer 18/-, og Ore til New York \$4.40.

Nordpacific. Til Europa er der stadig kun ringe Efterspørgsel. Korntonnage sluttedes til 18/6d. Vancouver/London eller Avonmouth, hvilket kan gentages. F.i.o. Befragterne fik Tonnage til 19/6d. Bomuld San Francisco og Los Angeles har længe søgt Tonnage til Bremen til 40 Cts. pr. 100 lbs., men har nu maattet sætte Raten op til 47 Cts. Til Østen fortsættes Efler-

spørgslen. Sidste Slutning var 9800 Tønner, der fik £5000 til 4 Havne Japan. Tonnage af noget mindre Størrelser faar noget bedre Rater.

Østen/Indien. Soyabønnebefragterne fik Marts Tonnage til 27/- Basis Rotterdam/Hamborg og April Tonnage til 26/3d. Der noteres flere Aprilorder til omkring 26/- maaske 26/6d.

Risbefragterne er stadig kun lidet aktive. 8300 Tønner sluttedes til Bordeaux/Dunkirk range til 24/- via Cape, hvilket kan gentages for April/Maj/Juni.

Fra Madraskysten og Forindien ligger Markedet noget fastere. Grunden heril angives at være den, at der kun kommer meget faa store Baade til det østlige Middelhav med Kulladning, og da Russerne nu igen interesserer sig for stor Tonnage fra Sortehavet til saavel Østen som til Pacifickysten, foretrækker Rederne saadan Beskæftigelse fremfor at sende Baadene gennem Suez i Ballast. Sidste Slutning fra Madras Kysten var til 26/- for sidste Halvdel Marts. Dette kan gentages for Marts/April.

Australien. I Lighed med de andre Kornmarkeder er der kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage. Der har været forskellige Forespørgsler for prompt Tonnage til Europa med østlige Optioner, men endnu er der ikke bleven Forretning heraf.

De forskellige australske og australasiatiske Ore Forretninger ligger uforandrede.

Sydafrika. Der er sluttet yderligere Tonnage for Majs fra Kilindini til U.K./Cont. til 17/6d., og der findes stadig et Par lignende Ordre. Cotton fra Kilindini til U.K. noterer 18/- per 60 Cbft.

Europa. I den udgaaende Kultrade er der sat nye Lavrekorder, bl. a. 5/9d. fra Rotterdam til Vestitalien.

Middelhavet hjemgaaende er uforandret sløjt. Fra Sortehavet viser Russerne nogen mere Interesse for stor Tonnage til Østen, og de har gentaget 14/6d. f.i.o. for Generals til Vladivostock. Goldore Novorossisk/Tacoma betalte 9/9d. f.i.o., Maj.

Paa Trælastmarkeder kommer der nu nogle flere nye Ordre frem, og det er hidtil lykkedes at faa Minimalraterne gennemført.

Timecharter. Vestindia Markedet har igen en stille Periode. Enkelte 3500 Tonnere er sluttede for Rundture til omkring \$1.10, men senere har 300 Tønner accepteret \$1 for lignende Forretning. Stor Diesel-tonnage er stadig vel efterspurgt, hovedsagelig for Liner-Regning. Raten ligger omkring \$1 for almindelige ca. 10 Knobs Baade for 5/9 Maaneders Periode. For hurtigere Baade belales noget mere. Der noteres desuden forskellige Timecharterorder for japansk Regering, Levering og Tilbagelevering Østen, 5/7, 9/13 og 12/18 Maaneder. Raten ligger omkring 4/6d.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Gudrun Mærsk« solgt til England

Rederiet A. P. Møller har solgt Damperen »Gudrun Mærsk« til et engelsk Firma for en Pris, der opgives til ca. 15.000 Pund Sterling (omkring 336.000 Kr.). Overtagelsen vil først finde Sted senere.

»Gudrun Mærsk« er bygget hos F. Schichau i Danzig i 1920. Den er paa 4932 Brutto Registertons (3037 Netto).

»Marstal Navigatorforening«

Under Navn af »Marstal Navigatorforening« er der i disse Dage dannet en Elevforening i Tilslutning til Marstal Navigationsskole.

Arbejdsfred i Sveriges Skibsfart.

Ifølge »Ny Tid« har det svenske Sømandsforbund nu afgivet sit Svar til Forligskommissionen paa det fremsatte Mæglingforslag. Den almindelige Afstemning indenfor Forbundet om Mæglingforslaget har givet til Resultat, at Medlemmerne med overvældende Majoritet har besluttet at godkende Forslaget. Den nye Overenskomst gælder til 1. Februar 1938 og omfatter 15.000 Mand.

Nye Fragtrater

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe udsender i Løbet af faa Dage nye Fragtrater med Gyldighed fra den 15. Marts.

I Grundtariffen er foretaget enkelte smaa Nedsættelser og Forhøjelser til Udjævning af mindre rationelle Satsler.

Stabelafløbning maa udsættes

Nakskov Skibsværft har som Følge af Lockouten maattet udsætte det nye Aalborgskibs Stabelafløbning, der var fastsat til 7. Marts, paa ubeslemt Tid. Lockouten betyder ogsaa, at Moderniseringsarbejdet paa Damperen »København« maa udsættes.

Nye tyske Bestemmelser om Flagning

I Henhold til Forordning udfærdiget 17. Januar er Handelskibe, der tilhører anden Nation end den tyske, forpligtet til at vise Flag:

a) ved Passeringen af en tysk Kystfæstning paa hvilken det tyske Rigskrigsflag er hejst, naar Forbipassering finder Sted i en Afstand af 3 Sømil fra Kysten.

b) ved Møde med et tysk Orlogsskib, som har Rigskrigsflaget hejst, naar Mødet finder Sted indenfor det ovennævnte Omraade.

c) ved Indløb til eller Udløb fra tysk Havn.

d) ved Ophold i tysk Havn fra Kl. 8 Morgen til Solnedgang.

Skibschefer paa de tyske Orlogsskibe har Pligt til at overvaage at disse Bestemmelser adlydes og er berettiget til at fremtvinge Flagenes Hejsning i ethvert Tilfælde. Lignende Pligt pahlviler tyske Havne- og Søpolitimyndigheder.

Flydedokken

Burmeister & Wains Afviklingsafdeling har afhændet Strandgade Værftet, ogsaa kaldet *Flydedokken*.

Køberen er Burmeister & Wains anden Afdeling — det arbejdende B. & W.

Overdragelsessummen er omkring 1.650.000 Kr.

Overdragelsen maa utvivlsomt ses i Forbindelse med de Planer, der gaar ud paa allerede nu at gennemføre Afviklingsafdelingens Likvidation fuldt ud. For det arbejdende B. & W. har det længe været en Gæne, at der fandtes to Afdelinger, af hvilke den ene var i Likvidation.

Flydedokken har ikke været benyttet som Værft i henved tre Aar. Naar nu det levende B. & W. igen mener at kunne anvende den, kan det næppe opfattes som andet end et Tegn paa, at B. & W. er godt beskæftiget for Tiden — bortset naturligvis fra den øjeblikkelige Lockout-Situation.

Portugal forbyder Eksport af Portvin

Der foreligger fra Portugal Meddelelse til de danske Vinimportører om, at Portugal helt og holdent har lukket for Eksport af Vin til Danmark.

Der har i den sidste Tid været fort Forhandlinger ad privat Vej om en Varebytning mellem færøsk Klipfisk til Portugal imod, at Danmark aftog Vin. Eksportforbuddet tyder paa, at disse Forhandlinger er gaaet i Staa.

Det nye »Dana«

Det nye Havundersøgelsesskib, som Landbrugsministeren nu foreslaar bygget anslaaes at ville koste henved 1 Million Kroner.

Formentligt vil Finansudvalget stille sig velvilligt overfor Forslaget. Endnu er Sagen inidderlid ikke blevet forelagt Udvalget.

Bestillinger til Burmeister & Wain

Burmeister & Wains Skibsværft har i disse Dage modtaget Ordre paa 3 Skibe, to store Tank-Motorskibe og en Frugtbaad, der alle skal leveres til norske Rederier.

Det ene Tankskib er paa 12.500 Tons til Skibsreder Bernh. Hansen i Flekkefjord af samme Type som Tankskibet »Aramis«, som Værftet i 1932 leverede til samme Rederi. Det skal være færdig til Aflevering i Februar Maanedes næste Aar. Til Skibsreder H. E. Hansen-Tangen, Kristianssand, skal bygges et Tank-Motorskib paa 14.500 Tons til Levering i Juni næste Aar, og endelig skal det tredje Skib, en Frugtbaad, bygges til Firmaet Jacklin, Fearnly & Eger i Oslo. Det bliver paa 3000 Tons med 150.000 Kbf. isolerede Lastrum med Kølantæg.

Omstridt Domsafgørelse

Den 29. Juni 1932 grundstødt i Kalix Skærgaard i den nordligste Østersø den Marstal-Skibsreder Erik B. Kromann tilhørende Skonnert »Nathalia«, som blev en Del beskadiget. Skibet førtes paa det daværende Tidspunkt af en svensk Mesterlods. Rederen og Søassurancen krævede Erstatning af den svenske Stat, men Stockholms Raadhusret afviste dette. Ved Svea Hovrät er Sagen nu blevet behandlet, og Retten har omstødt Underrettens Dom, og Staten forpligtes til at yde Skibsreder Erik Kromann i

Marstal 5000 Kr. i Erstatning og Søassuranceforeningen 7456 Kr.

Skibssalg

Den 3-m Marstal-Skonnert »Alf« paa 300 Br. T., er nylig solgt til Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg. »Alf« er bygget i Marstal 1920 af H. Hansen & Co. og ejedes af et Parirederi ved H. Albertsen.

Den nye Ejer, A. E. Sørensen, som nylig solgte 3-m Skonnert »Elin« til Portugal, har ladet Motor indrette i de Sejlere, han tidligere har overtaget, saa efter al Sandsynlighed vil »Alf« nu ogsaa faa Hjælpe-motor.

Damperen »Slesvig« solgt

Dansk-fransk Dampskibsselskab har solgt Damperen »Slesvig« til Skibsreder Carl W. Winck, Rederiet »Runa« i Helsingborg.

»Slesvig«, der er bygget i Helsingør i 1913, er paa 1420 Brutto-Tons (864 Netto).

»Pulaski«s Ombygning

Nakskov Skibsværft fik i December overdraget et meget betydeligt Ombygnings- og Reparationsarbejde paa den polske Passagerdamper »Pulaski«, tilhørende Gdynia America Shipping Lines. Dette Arbejde, der har givet Beskæftigelse til et stort Antal Arbejdere, er nu tilendebragt, og »Pulaski« er afgaaet fra Værftet.

Damperen har været Genstand for en gennemgribende Reparation samt en Ombygning og Modernisering med Indretning af Turistklasse for et stort Antal Passagerer, som var nødvendiggjort ved, at Skibet skal sættes ind paa en ny Rute, som Rederiet agter at aabne paa Sydamerika.

»Georg Stages Minde«

Stiftelsen »Georg Stages Minde« har udsendt sin Beretning for Aaret 1935, hvori det hedder:

Paa et Bestyrelsesmøde om Bord i Skoleskibet den 29. August indvalgte Direktør for Dansk Dampskibsrederiforening E. Maegaard enstemmigt i Bestyrelsen, hvis Sammensætning iøvrigt er uforandret fra i Fjor.

Den 3. April afholdtes fra Frederikshavns Værft en Prøvetur med det nybyggede Skoleskib, der forløb tilfredsstillende, og den 4. April overtog Stiftelsen Skibet i København. Da Togtet først skulde paabegyndes umiddelbart efter Paaske, var der rigelig Tid til Ekviperingen, og Skibet kunde blive forevist for interesserede Parter, saaledes for Repræsentanter for Dampskibsrederiforeningen, Skibsførerforeningen, Styrmandsforeningen, Sømandenes Forbund, Pressen, Foreningen til Søfartens Fremme, Ingeniørforeningen, Familien Stage, m. fl. der alle beundrede det nye og velindrettede Skoleskib, der forhaabentlig i en lang Aarrække vil kunne gøre god Fyldest ved Uddannelse af unge Sømand til Handelsmarinen og blive en værdig alløser af det gamle Skoleskib. Paa Togtet i Aar, hvor det har været udsat for en Del daarligt Vejr og navnlig for flere Dages regulær Storm paa Turen over Nordsoen, har det vist sig som et godt og sikkert Søskib, ligesom de Forbedringer med Hensyn til Beboelse, Ventilation, Badeapparat, Hospital m. m., der er indført i det nye Skoleskib, fuldtud har svaret til Forventningen.

Da det samlede Statstilskud til Nybygningen kun andrager circa en Trediedel af Udgifterne ved den, har Stiftelsen maattet realisere en betydelig Del af sin Obligationsformue for at kunne bestride de nødvendige Udbetalinger til Værftet og de øvrige Leverandører, men da man har mødt saa megen Velvilje og Støtte fra forskellig Side, har man al Grund til at haabe, at Driften ved passende Økonomi for forlansat Støtte vil kunne fortsættes ogsaa i Fremtiden, og Bestyrelsen bringer Staten og en Række Bidragsydere sin bedste Tak for de til Driften og Nybygningen ydede betydelige Tilskud.

Stiftelsen staar som i tidligere Aar i stor Taknemmelighedsgæld til Dansk Dampskibsrederiforening og Det Øst-

asiatiske Kompagni, uden hvis Hjælp det ikke havde været muligt at udsende Skibet paa Togt.

Udover den direkte pekuniære Støtte er der vist Stiftelsen Velvilje og Imødekommenhed fra Søfartsministeriet, Marineministeriet, Assuranceforeningen »Skuld« og Orlogsværftet, Havnevæsenet, »Det Forenede Dampskibs-Selskab«, »Bugser-Selskabet«, Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise, A/S »Sadolin & Holmblad«, Refsnæs Kysthospital, og til Opstilling i det nye Skib har Dispachør S. Stage skænket en kostbar Barograf.

Den af Værftet i Forbindelse med Nybygningen leverede fulde Model af Skibet er skænket Dansk Dampskibsrederiforening som synligt Udtryk for Stiftelsens Taknemmelighed for mangeaarig Støtte.

Jubilæumsgaver til Skoleskibene

»De private Assurandører« fejrede som nævnt forleden 150 Aars Jubilæum. Selskabet har i den Anledning vedtaget hvert Aar at afholde Udgifterne til en Elevs Uddannelse paa Skoleskibet »Danmark«. Det drejer sig om 500 Kr. aarlig.

»Georg Stage« faar hvert Aar et Ekstrabidrag paa 250 Kr. til Ekvipering og Uddannelse af en Elev.

Skoleskibet »Danmark«

Statsskoleskibet »Danmark« har nu forladt Azorerne og er inde paa det sidste Stræk paa Vejen herhjem.

Formanden for Bestyrelsesraadet, Kommandør *Lorck*, meddeler, at »Danmark« formentlig omkring den 20. Marts vil være i København.

International Havforsker hædres i Danmark

»Det kgl. danske Geografiske Selskab« har tildelt den tyske Havforsker, Professor *A. Defant* sin Galathea-Medaille som Anerkendelse af hans store Fortjenester ved Udforskningen af Verdenshavene. Overrækkelsen fandt Sted forleden. Professoren har nær Tilknytning til de danske Havundersøgelser og danske Stationers Arbejde og har i de senere Aar deltaget i Havundersøgelserne saavel i de grønlandske Farvande som i Kattegat.

D. F. D. S.

Det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse holdt forleden Møde, bl. a. for at rekonstruere Bestyrelsen efter Formanden, Nationalbankdirektør, Lensbaron *Rosenkrantz*' Død. Til Formand valgtes Grosserer *Holger Luuge-Petersen*, og som nyt Medlem indtræder Ingeniør *Knud Højgaard*.

PERSONALIA

Dødsfald

En kendt »shipping-man«, Skibsreder, Konsul *P. L. Fisker* er død, 74 Aar gammel. Han var Medindehaver af Firmaet Hecksler & Søn i en længere Aarrække, Medstifter af Baltic and White Sea Conference, tidligere Medlem af Bestyrelsen for Københavns Sø-Assuranceforening, Nordisk Skibsførerforening, Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri og Medstifter af og korresponderende Reder for Dampskibsselskaberne »Traffic« og »Kattegat«.

Ældre første Klasses Firma søger Forbindelse med fortrinnsvis yngre Skibsfører, der kan stille nogen Kapital til Disposition for paatænkt Køb af 300/400 Tons Motorsejler.

Billet mrk. 100 modt. Dansk Søfarts Tidende.

POSITIONSLISTE PR. 2. MARTS 1936

A

A. P. *Bernstorff*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Aalborg*, ank. London 1.3.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Thomsen, ank. Dundee 22.2.
s.s. *Aase*, afg. Cullera 17.2. til Valencia.
m.t. *Aase Mærsk*, ank. Genoa 20.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Cebu 3.3. til Singapore hjg.
s.s. *Agnete*, ank. Beirut 14.2.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Cuba 21.2.
s.s. *Alabama*, afg. Horsens 26.2.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, ank. Valencia 23.2.
s.s. *Algarve*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Alice*, ank. Barry 21.2. til Rotterdam.
m.s. *Almena*, afg. Algier 17.2. til Jaffa.

m.s. *Asia*, Heindorn, ank. Bangkok 3.3. udg.
s.s. *Alsund*, Nielsen, afg. Caibarien 27.2. til New York.
s.s. *Amalienborg*, oplagt Aalborg.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. London 3.3. til Rotterdam hjg.
m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Pouilloy 21.2.
s.s. *Anna*, afg. Esbjerg 26.2.
m.t. *Anna Mærsk*, ank. New York 18.2.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Singapore 3.3. til Iloilo udg.
s.s. *Anne*, pass. Gibraltar 11.2. p. R. t. Valencia.
s.s. *Argentina*, afg. Kbhvn. 3.3.
m.s. *Arizona*, afg. Buenos Aires 21.12.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Aalborg 17.2.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Povell River 27.2.
m.s. *Asia*, Hansen, pass. Gibraltar 2.3. p. R. t. Port Said udg.
s.s. *Asku*, Langlykke, afg. Blyth 18.2. til Grækenland.
s.s. *Aslaug*, afg. Isthm 21.2. til Jaffa.

m.s. *Asnæs*, pass. Vlissingen 25.2.
 m.s. *Astoria*, Jensen, pass. Pravlepoint 24.2.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Shimonoseki 3.3. til Dairen udg.

B

s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.l. *Bente Mærsk*, pass. Finisterre 22.2.
 s.s. *Bergenhus*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bes*, pass. Southend-on-Sea 25.2.
 s.s. *Betty*, ank. Doula 23.2.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. W. Hartlepool 14.2.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Gulfport 4.3. til V. K.
 s.s. *Birgitte*, afg. Gibraltar 21.2. til Liverpool.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Boston Mass. 1.3.
 s.s. *Bodil*, afg. Bryssel 24.2.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Suez 1.3. til Port Said udg.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Madras 24.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 29.2. til Danzig.
 s.s. *Brasilien*, afg. Bahia 15.2.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Tabou 21.2.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 1.3. til Danzig.
 s.s. *Britta*, afg. Cartagena 24.2.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Manzanillo 26.2. til New York.
 s.s. *Brynhild*, afg. Kbhvn. 23.2.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Hull 28.2. udg.
 s.s. *Carmen*, afg. London 25.2.
 m.l. *Caroline Mærsk*, rapp. 39 N. og 28 26' W. 17.12.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Antwerpen 12.2.
 s.s. *Chile*, Larsen, afg. Dakar 28.2. til Duhlin hjg.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Bunbury 2.2.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Antilla 27.2.
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Kbhvn. 1.3. til Blyth.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Antwerpen 25.2.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, ank. Cairns Q. 1.3.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Newcastle 21.2.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Bayonne 27.2.

D

s.s. *Dagmar*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Dagmar*, ank. Sete 23.2.
 m.s. *Danmark*, Hjernerum, afg. Dakar 25.2. til Rotterdam hjg.
 s.s. *Delaware*, afg. Methil 18.12.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Cobacarvoieros 21.2.
 s.s. *Douro*, Kbhvn.-Østersøhavne.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Gibraltar 24.2.
 s.s. *Edith*, afg. Conacry 15.2.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Murmansk 20.2.
 s.s. *Egholm*, afg. Kbhvn. 28.2.
 s.s. *Elie, Lisberg*, ank. Truao 4.3.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Alexandria 19.2.
 s.s. *Ellensborg*, afg. Nemours 2.3.
 s.s. *Elsborg*, afg. Bordeaux 28.2.
 s.s. *Else*, ank. Åbo 25.2.
 s.s. *Emanuel*, ank. London 2.3.
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Aden 25.2.
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Wellington 20.2.
 s.s. *Energi*, ank. London 29.2.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Aarhus 1.3.
 m.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Enigheden*, afg. Ayamonte 1.3. til Vienna.
 s.s. *Erindring*, afg. Burntisland 2.3. til Rønne.
 s.s. *Erna*, pass. Dungeness 24.2.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Hamborg 3.3. til Antwerp udg.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Beckton 25.2.
 s.s. *Esther Maria*, Nyholm-Hansen, afg. Sønderborg 7.3.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, ank. Barcelona 1.3.
 s.s. *Estrid*, pass. Gibraltar 16.2. til Konakry.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Portland 1.3. til San Francisco hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, afg. Port Said 28.2. til Bangkok udg.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Huelva 27.2.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksberg*, ank. Cork 2.3.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freja*, afg. Valencia 20.2. til Alicante.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3. 3. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,30
NEWYORK.....	450,00	AMSTERDAM.....	309,05
BERLIN.....	182,70	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,15	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	148,65	PRAG.....	19,00
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	86,15

G

s.s. *Garonne*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Georgia*, afg. Nordfolk Va 23.2. til New Orleans.
 s.s. *Gerda*, ank. Oporto 19.2.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Rouen forv. 3.3.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Nagoya 10.2.
 s.s. *Gorm*, ank. Odense 26.2.
 s.s. *Grete*, afg. Conacry 19.2.
 s.s. *Grønland*, Fischer, ank. Kbhvn. 29.2.
 s.s. *Gudrun*, afg. Jaffa 18.2. Manchester.
 s.s. *Gunhild*, afg. Dublin 21.2. til Poll.
 s.s. *Gunver*, afg. Carlsham 25.2.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Trepport 21.2.
 s.s. *Gyda*, pass. Dungeness 21.2. p. R. t. Rotterdam.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Korsør 3.3.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, pass. Brunsbüttel 1.3. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Halvdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Huelva 20.2.
 s.s. *Harald*, afg. Preston 26.2.
 s.s. *Harriet*, pass. Helsingør 23.2.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 22.2.
 m.s. *Herdis*, ank. Jaffa 6.2.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hilde*, rapp. 35 m. V. for Lands End 23.2. til Jaffa.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Horsia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 1.3.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Blyth 21.2.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Azores 25.2. p. R. t. St. Thomas udg.
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Buenos Aires 20.2.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. London 29.2. til Burntisland.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Methil 19.2.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 22.1.
 s.s. *Inger*, afg. Tyne 25.2.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, afg. Kbhvn. 2.3.
 s.s. *Island*, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, afg. Kbhvn. 21.2.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, rapp. 32° N. 32° W. 14.2.
 m.l. *Jane Mærsk*, pass. Istanbul 21.2.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Barcelona 2.3. til Genoa udg.
 s.s. *Jenny*, afg. Las Palmas 23.2.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Basse Indre 20.2.
 s.s. *Johanne*, ank. Bowater 24.2.
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Oran 19.2.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Haifa 19.2.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Port Said til Marseilles hjg.
 s.s. *Jutta*, ank. Valencia 15.2.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Tilbury 22.2.

K

s.s. *Karen Toft*, ank. Danzig 2.3.
 s.s. *Karla*, pass. Dungeness 25.2.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, afg. New Orleans 22.2.
 s.s. *Kirsten*, afg. Seebrügge 18.2. til Nantes.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Fethiye 16.2.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, ank. Antwerpen 26.2.
 s.s. *Knud*, ank. Aarhus 26.2.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle- Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Frederiksen, ank. Rotterdam 3.3. hjg.
 s.s. *Laura*, pass. Casablanca 26.2.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Rotterdam 18.2.
 s.s. *Leza Mærsk*, afg. Antwerp 15.2.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Alexandria 10.2.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Varna 26.2.
 s.s. *Lilian*, pass. Brunsbüttelkoog 23.2.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

§.s. *Lilleborg*, afg. Pomaron 29.2.
 §.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 §.s. *London*, Hansen, ank. Hull 2.2.
 m.s. *Louisiana*, ank. Kbhvn. 26.12.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Rosario 27.2. til New York.
 §.s. *Lynæs*, pass. Milford Haven 26.2.

M

§.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 §.s. *Magnus*, afg. Riga 18.2.
 §.s. *Maja*, afg. Oscarshavn 23.2.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Göteborg 1.3.
 §.s. *Mano*, Albertsen, afg. Dakar 23.2. til Durban.
 §.s. *Margit*, Jensen, ank. Saigon 27.2.
 §.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 §.s. *Maria Toft*, afg. Emden 29.2.
 §.s. *Marie*, pass. Ushant 25.2.
 m.l. *Marie Mærsk*, ank. Taupico 25.2.
 §.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Antwerpen 18.2.
 §.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Oporto 29.2. til Jersey City.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Singapore 3.3. til til Malacca hjg.
 §.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 §.s. *Moen*, afg. Kbhvn. 26.2.

N

§.s. *N. C. Monberg*, afg. Gdynia 28.2. til Rotterdam.
 §.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Gijon 29.2.
 §.s. *Najudjen*, afg. Burntisland 22.2.
 §.s. *Nancy*, ank. Valencia 14.2.
 §.s. *Nautic*, afg. Toreveija 25.2.
 §.s. *Nell*, afg. Trondhjem 29.2. til Newcastle/Tyne.
 §.s. *Nelly*, pass. Utø 24.2.
 §.s. *Neptun*, afg. Cardiff 13.12.
 §.s. *Nerma*, ank. Grao 13.2.
 §.s. *Nevada*, afg. Kbhvn. 8.2.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Yokohama 18.2.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Baranquilla 21.2.
 §.s. *Niobe*, ank. Hangö 24.2.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Manila 2.2.
 m.s. *Nordbo*, rapp. 100 m. W. Lands End 7.2.
 §.s. *Nordborg*, ank. Newport 28.2.
 §.s. *Norden*, rapp. 410 m. V. Valentia 12.2.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Honolulu 10.2. til New York.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Lissabon 10.2. til New York.
 m.s. *Nordhval*, afg. Tocopilla 19.12. til Colon.
 m.s. *Nordkap*, ank. New York 14.2.
 §.s. *Nordlys*, afg. New York 13.2. til London.
 m.s. *Nordpol*, ank. Balbao 20. 2. til Grimsby.
 §.s. *Nordsoen*, ank. Cadix 22.2.
 §.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Buenos Ayres 18.12.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 §.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 §.s. *Olaf*, afg. Kbhvn. 26.2.
 §.s. *Olga S.*, rapp. 25 m. SØ for Nilton 23.2. t. Dakar.
 §.s. *Oluf Mærsk*, afg. Gdynia 20.2.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 22.2.
 m.s. *Oregon*, ank. Kbhvn. 25.2.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, pass. Cape Leeuwin 26.2. p. R. t. Dakar udg.
 §.s. *Paris*, Larsen, ank. Glasgow 28.2.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 §.s. *Paula*, pass. Christobal 10.2.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Cape of Good Hope 22.2. p. R. t. Yokohama udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Kobe 22.2.
 §.s. *Poul Møller*, Schröder, afg. Korsør 3.3. til Danzig.
 §.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Sousse 22.2.

R

§.s. *Randi*, afg. Malta 25.2.
 §.s. *Rhone*, Kbhvn.-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 §.s. *Rita Mærsk*, ank. Barcelona 17.2.
 §.s. *Rosenborg*, ank. Marseilles 29.2.
 §.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

§.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Liverpool 15.2.
 §.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Kalkutta 28.2.
 §.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Nordenham 1.3.
 §.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Grangemouth 28.2. til Aarhus.
 §.s. *Sejro*, Huusum, ank. Suez 1.3.
 m.s. *Selandia*, Andersen, pass. Ushant 12.2. p. R. t. Christobal udg.
 m.s. *Siam*, Christensen, ank. Oslo 28.2. udg.
 §.s. *Signe*, pass. Kbhvn. 26.2. p. R. t. Gdynia.
 §.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 §.s. *Silkeborg*, ank. Huelva 26.2.
 §.s. *Skodsborg*, afg. Huelva 26.2.
 §.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 §.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 §.s. *Sonja*, Duhn, ank. Halifax, N. S. 2.3.
 §.s. *Sonja Mærsk*, afg. Dover 20.2.
 §.s. *Stadion II*, afg. Skien 28.2.
 §.s. *Stal*, Larsen, pass. 26° 5' — 51° 24.2. p. R. t. Dakar.
 §.s. *Stella*, pass. Christobal 16.2.
 m.s. *Stensby*, Eggert, ank. Moji 1.3.
 §.s. *Stjerneborg*, afg. San Pedro 17.2.
 §.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Casablanca 26.2.
 §.s. *Susan Mærsk*, ank. Fredericia 22.2.
 §.s. *Svanhild*, afg. Bergen 22.2.
 §.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 §.s. *Søborg*, afg. Huelva 2.3.
 §.s. *Sonderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

§.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Birkenhead 3.3.
 §.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacona*, Madsen, afg. Santos 22.2.
 §.s. *Teddy*, Meyer, afg. Boston 3.3. til Rudkøbing.
 §.s. *Tekla*, afg. Casablanca 16.2. til Saffi.
 §.s. *Tempo*, Hansen, under Reparation Kbhvn.
 §.s. *Tennessee*, afg. New York 18.12.
 §.s. *Thyra*, Odense-Aarhus Ruten.
 §.s. *Tomsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Sunda Str. 26.2. p. R. t. Yokohama udg.
 §.s. *Tove*, pass. Skagen 18.2. p. R. t. Klaipeda.
 §.s. *Tovelil*, Bang, ank. Grangemouth 1.3.
 §.s. *Trio*, Svane, ank. Hull 3.3.
 §.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 §.s. *Tula*, Kbhvn.-London Ruten.
 §.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ventes til Santos 4.3.
 §.s. *Tyr*, afg. Antwerp 22.2.

U

§.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 §.s. *Ulla*, afg. Seattle 22.2.
 §.s. *Uranienborg*, afg. New Orleans 1.3.

V

§.s. *Vendia*, Lund, ank. Kalundborg 29.2.
 §.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Danzig 19.2.
 §.s. *Viborg*, ank. Carontes 2.3.
 §.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiielsgaard, afg. Kbhvn. 1.3. til Burntisland.
 §.s. *Vidar*, Esbjerg-London Ruten.
 §.s. *Viola*, pass. Gibraltar 12.2.
 §.s. *Virginia*, afg. Buenos Ayres 21.2.
 m.s. *Vistula*, Kbhvn.-Oslo Ruten.

W

§.s. *Wm. Th. Malling*, afg. Kbhvn. 1.3. til Wear.

Y

§.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 §.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

§.s. *Ørneborg*, ank. Gdynia 26.2.


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
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG



Weioliin Skibsfarver
Spørg Deres Skibshandler!
AAGE WEIHE
SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43



CHR. MØLLER A/S
Amaliegade 49 København K.
PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES
Etableret 1855 Telefon: Central 687

STEVEDORE
Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Måmndresch
Aalborg

S. Christoffersen & Co.
(Tidl. Weesberg & Christoffersen)
STEVEDORES
Telefon 2663 **R A N D E R S**

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT
m. b. H.
DANZIG
STADTGRABEN 2 Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul
fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN



AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING · OG · LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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 Skibarederforening
KOTKA (Finland)
Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

Grundlagt 1874
Th. Höeg * Hamburg
Bundfarver for Jern- og Staalskibe
Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberlot for Træskibe
Patent Mønje Graa Patentmøling 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, Befragtningsagenter
og Agenter for regelmæssige Linier
Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

CHR. SALVESEN & Co.
ETABLERET 1846. TEL.-ADR.: SALVESEN.
GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Telefoner { Grimsby No. 6621
Immingham No. 31 Telegrams "SUTCLIFFE" **FILIALER:**
1, Brazil Street... Manchester
7, Chapel Street... Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street, Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway... Bradford
"York House",
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock... Immingham

JOHN SUTCLIFFE & SON
GRIMSBY OG IMMINGHAM
Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc. **BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER**
ROYAL DOCK, GRIMSBY

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 4. Marts 1936.

Nr. 9.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle køl. 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 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.

527. (T). Sverige S.-Kyst. Trällebörg. Lystønde inddraget for Is.
(U. f. s. Nr. 9/568. Stockholm 1936.)
Trälleborgs rännas lysboj Nr. 4 paa c. $55^{\circ} 22' N.$ $13^{\circ} 09' E.$ er inddraget for Reparation efter at være beskadiget af Isen.
528. (T). Sverige S.-Kyst. Åhus Anduvning. Sømærke forsvundet.
(U. f. s. Nr. 9/567 og 9/618. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Sømærker er forsvundet:
1. Den røde Stage med 3 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 55',_{58} N.$ $14^{\circ} 24',_{92} E., S.$ for Grunden *Bröderna*.
2. Den sorte Stage med 2 Balloner paa $55^{\circ} 54',_{70} N.$ $14^{\circ} 27',_{50} E., N.$ for *Pällagrundet*.
529. Sverige S.-Kyst. Åhus. Lystønder og Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/619. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:
Lystønderne *Åhus redd, yttre. Åhus redd, inre.*
Klokketønden *Åhus Klockboj.*
c. $55^{\circ} 55' N.$ $14^{\circ} 23' E.$
530. Sverige. Gotland N.-Kyst. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/564 og 9/565. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:
Lystønden *Färösunds norra lysboj* paa c. $57^{\circ} 55' N.$ $19^{\circ} 02' E.$ (erstattet med en rød Stage).
Lys- og Fløjtetønden *Salvo rev* paa c. $58^{\circ} 05' N.$ $19^{\circ} 23' E.$
531. Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/566. Stockholm 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Hoborgs rev* paa c. $56^{\circ} 51' N.$ $18^{\circ} 07' E.$ er inddraget for Vinterperioden.

532. Sverige. Arkö—Häradsjär. Fyr slukket for Vinterperioden.
(U. f. s. Nr. 9/563. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Älholmen c. 58° 24' N. 16° 57' E. *Lamsjär, södra og norra. Kopparholmen.*
533. Sverige. Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/563. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Lönshuvud c. 58° 27' N. 16° 51' E. *Svarviksberget.*
534. Sverige. Norrköping—Arkö. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/563. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Liss Lindö c. 58° 30' N. 16° 56' E. *Trollholmskällan. Västra Ramholmskällan.*
535. Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/562. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Skepna c. 58° 45' N. 17° 21' E. *Långskär. Bergö. Sävsöund. Södra Jutskär. Norra Jutskär. Törnskär.*
536. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/559, 9/560 og 9/561. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:
Lys- og Fløjtetønden *Bredgrund's boj* c. 58° 44' N. 17° 53' E.
Lystønden *Sandhamnsundet* c. 59° 17' N. 18° 55' E.
Lys- og Fløjtetønden *Revengegrundet* c. 59° 15' N. 19° 01' E.
537. Sverige. Almagrundet Fyrskib inddraget for Is.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 09' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
538. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib inddraget for Vinteren.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 33' N. 18° 58' E. er inddraget for Vinterperioden.
539. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 9/555 og 9/556. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Norrundets hamnfyrar c. 60° 57' N. 17° 10' E. *Ryttarharet. Hallstensören. Gåshällan. Dombäcksö udde, yttre og inre. Husum. Storbådan.*
(E. f. S. Nr. 8/458 1936.)
540. Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(Telegram fra Lods-kontoret i Åbo.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Nurmes c. 61° 12' N. 21° 20' E. *Isokari (Enskär)* c. 60° 43' N. 21° 01' E.
541. Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/175, 5/177 og 5/178. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Lypertö övre c. 60° 36' N. 21° 14' E. *Lypertö nedre. Rödsjär Havnefyr. Lehmäsaari.*
542. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgaard. Kauppakari Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 5/174. Helsingfors 1936.)
Kauppakari (Köpmansgrund) Fyr paa c. 60° 23' 48" N. 22° 07' 48" E. er slukket for Vinterperioden.

543. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 5/156 og 5/160. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Skanslandet c. 60° 08' N. 25° 00' E. Högholmskobben. Granholm.
544. **Finland. Finske Bugt. Torra Hästen—Vätskär. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 5/157. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Hammholm c. 60° 16' N. 26° 12' E. Risholm. Storhällan. Vinbärsören. Utterholm. Äggskär.
545. **Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 5/164 og 5/163. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Orrengrund c. 60° 16' N. 26° 26' E. Skarven.
546. **Finland. Finske Bugt. Boistö. Lövä. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 5/162 og 5/163. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Ljusaklucken c. 60° 19' N. 26° 30' E. Boistö. Lövä. Bisahäll.
547. **Finland. Finske Bugt. Kotka. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 5/161. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Pirköyri c. 60° 28' N. 26° 59' E. Tiutinen. Kukouri. Lelleri. Hietakari. Runkki. Manni. Kaunissaari.
548. **Finland. Finske Bugt. Suursaari. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 5/153 og 5/154. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Hoglands norra nedre (Pohjarivi) c. 60° 06' N. 26° 57' E. Hoglands hamnfyr.
549. **Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Kivikari Fyr. Lysvinkler forandret.**
(U. f. s. Nr. 5/152. Helsingfors 1936.)
Lysvinklerne i *Kivikari* Fyr paa c. 60° 17' N. 27° 12' E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Grønt Et-Blink i Pejll. fra c. 301° til c. 314°.
 2. Afvekslende hvidt og rødt i Pejll. fra c. 314° til c. 321°.
 3. Rødt Et-Blink i Pejll. fra c. 321° til c. 333°.
 4. Grønt Et-Blink i Pejll. fra c. 333° til c. 341°.
 5. Afvekslende hvidt og rødt i Pejll. fra c. 341° til c. 353°.
 6. Rødt Et-Blink i Pejll. fra c. 353° til c. 6°.
 7. Grønt Et-Blink i Pejll. fra c. 6° til c. 135°.
 8. Afvekslende hvidt og rødt i Pejll. fra c. 135° til c. 146°.
 9. Rødt Et-Blink i Pejll. fra c. 146° til c. 162°.
- Iøvrigt er Fyret uforandret.
550. **Estland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 2/10. Tallinn 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Narva c. 59° 28' N. 28° 02' E. Valaste. Mahu. Kunda. Verqi. Käsmu. Mohvi. Loksa. Hara. Juminda. Salmistu. Ihasalu.
551. **Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Fyrskib inddraget for Is. Oplysning om Fyrskibs Vinterstation.**
(N. t. M. Nr. 2/9. Tallinn 1936.)
1. Fyrskibet *Roserc*, der har været udlagt paa Fyrskibet *Tallinn's Station* paa c. 59° 43' N. 24° 43' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

2. Saafremt Isforholdene tillader det, vil Fyrskibet blive udlagt paa Pladsen for *Vahemadal* Lys- og Fløjtetønde paa c. $59^{\circ} 31',_2$ N. $24^{\circ} 40'$ E. Fyrskibets Fyrkarakter og Taagesignal bliver uforandret. Meddelelse om Fyrskibet *Reserv's* Udlægning paa c. $59^{\circ} 31',_2$ N. $24^{\circ} 40'$ E. eller om dets Inddragning herfra under Isperioden vil kun blive givet pr. Radio umiddelbart efter den daglige *estniske* Ismelding.
(E. f. S. Nr. 46/2675 1935.)

552. Estland. Finske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 2/8. Tallinn 1936.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden;
Aegna c. $59^{\circ} 36'$ N. $24^{\circ} 43'$ E. *Vahemadal*. *Suurup*. *Nordväinuu*.

553. Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib inddraget for Is.

(N. t. M. Nr. 2/11. Tallinn 1936.)

Fyrskibet *Hiiumadal* paa c. $59^{\circ} 05',_5$ N. $22^{\circ} 12',_2$ E. er inddraget paa Grund af Isforholdene og befinder sig for Tider ved *Kihelkond* paa c. $58^{\circ} 23',_6$ N. $21^{\circ} 58',_1$ E. — Fyrskibet vil blive genudlagt paa Station, lige saa snart Isforholdene tillader det. Meddelelse herom vil ske pr. Radio umiddelbart efter den daglige *estniske* Ismelding.

554. Estland. Østersøen. Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 2/10. Tallinn 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Luidja c. $58^{\circ} 56'$ N. $22^{\circ} 24'$ E. *Lou*.

555. Estland. Moon Sund. Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 2/10. Tallinn 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Harilaid c. $58^{\circ} 58'$ N. $23^{\circ} 05'$ E.; *Heltermaa*. *Rohuküla*. *Orisaar*. *Rauyi*. *Kessu*.
Virtsu. *Virelaid*.

556. Estland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 2/10. Tallinn 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kübassaar c. $58^{\circ} 26'$ N. $23^{\circ} 18'$ E. *Abruka*. *Roomassaar*. *Kihnu*. *Sorgu*.

557. Letland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 2/9. Riga 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Salagriva c. $57^{\circ} 45'$ N. $24^{\circ} 21'$ E. *Kurmrajs*.

558. Letland. Østersøen. Lystønder inddraget for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 2/10. Riga 1936.)

Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:
Lystønden *Akmenrajs* c. $56^{\circ} 52'$ N. $21^{\circ} 00'$ E.
Lys- og Fløjtetønden *Liepaja* c. $56^{\circ} 31'$ N. $20^{\circ} 51'$ E.
Lys- og Klokketønden *Bernati* c. $56^{\circ} 23'$ N. $20^{\circ} 53'$ E.

559. (P). Polen. Lys- og Fløjtetønde Hel N. forandres.

(A. a. N. Nr. IV/576. Warszawa 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 2/99, Pkt. 1, 1936 meddeles, at Lys- og Fløjtetønden *Hel N.* paa c. $54^{\circ} 37',_8$ N. $18^{\circ} 50',_3$ E. ikke vil blive inddraget permanent, men at den i Begyndelsen af Marts d. A. vil blive ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde med et hvidt, vandret Bælte. Fyrkarakteren bliver hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,7^s$.

(E. f. S. Nr. 2/99 1936. Kort Nr. 269.)

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

578. Nova Scotia. Sheet Rock Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 376. London 1936.)

Sheet Rock Fyr paa c. $44^{\circ} 50' N.$ $62^{\circ} 30' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s . Synsvidde: 14 Sm. Iøvrigt uforandret.

579. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Hatteras Fyr flyttes og forandres.

(N. t. M. Nr. 5/249. Washington 1936.)

Omkring den 8. April d. A. vil *Cape Hatteras Fyr* blive flyttet $0,0$ Sm i Retningen 299° og samtidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s . Fyret anbringes i et sort Tremmeværkstaarn. Det nuværende Fyrtaarn vil ikke blive fjernet. c. $35^{\circ} 15' N.$ $75^{\circ} 31' E.$

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

580. Venezuela. Paria Bugt. Maturin Bar. Tønder inddraget.

(N. t. M. Nr. 6/326. Washington 1936.)

Tønderne paa nedennævnte Pladser er permanent inddraget:

- | | |
|--|--|
| a. $10^{\circ} 18' (18'') N.$ $62^{\circ} 31' (03'') W.$ | d. $10^{\circ} 16' (20'') N.$ $62^{\circ} 35' (38'') W.$ |
| b. $10^{\circ} 17' (30'') N.$ $62^{\circ} 32' (58'') W.$ | e. $10^{\circ} 15' (08'') N.$ $62^{\circ} 36' (35'') W.$ |
| c. $10^{\circ} 16' (42'') N.$ $62^{\circ} 34' (45'') W.$ | f. $10^{\circ} 14' (05'') N.$ $62^{\circ} 37' (35'') W.$ |

581. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Porto Angra dos Reis. Parcel Ilha Calombo. Fyr tændt. Lystønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 5/262. Washington 1936.)

1. Paa *Parcel Ilha Calombo* er c. $1,4$ Sm 350° fra *Lage Preta Fyr* tændt et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: $4,5$ m. Synsvidde: 8 Sm. En rødmalet Betonsøjle.

2. Lystønden med rødt Et-Blink, som tidligere afmærkede det i (1) nævnte Rev, er permanent inddraget.

c. $23^{\circ} 02' S.$ $44^{\circ} 19' W.$

582. Brasilien. Paranagua Bugt. Pedra Palangana. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 5/263. Washington 1936.)

En rød Spidstønde er udlagt paa c. $25^{\circ} 30' S.$ $48^{\circ} 30' W.$, c. $0,7$ Sm 297° fra *Ponta da Cruz Fyr*, som Afmærkning for *Pedra Palangana*.

583. Brasilien. Rio de Sao Francisco do Sul Anduvning. Ilha da Paz Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 5/264. Washington 1936.)

Ilha da Paz Fyr paa c. $26^{\circ} 11' S.$ $48^{\circ} 29' W.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 20^s , Blink 5^s , Mørke 15^s .

584. Brasilien. Santa Catharina Island E.-Kyst. Campexe (Campeche) Island SW Grund.

(N. t. M. Nr. 5/265. Washington 1936.)

En Grund, hvorover Dybden ikke er angivet, rapporteres at ligge paa c. $27^{\circ} 45' S.$ $48^{\circ} 31' W.$, c. $2,5$ Sm 220° fra S.-Spidsen af *Campexe Island*.

585. Chile. Corcovado Bugt. Coldita Channel. Skær.

(N. t. M. Nr. 5/267. Washington 1936.)

Et Skær i Havoverfladen er fundet paa c. $43^{\circ} 15' S.$ $73^{\circ} 41' W.$, $4,35$ Sm $287\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Laiter Point Fyr*, i Løbet mellem *Mauchi* og *Coldita Islands*.

586. Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. Bahia Sebastian Viscaïno. Isla Navidad.**Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 375. London 1936.)

Isla Navidad Fyr paa c. 27° 51' N. 115° 11' W., 5,05 Sm 283° fra *San Eugenio Point* Fyr, viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 112 m. Synsvide: 26 Sm.

(E. f. S. Nr. 52/3033 1935.)

587. Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. San Eugenio Point. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 375. London 1936.)

San Eugenio Point Fyr paa c. 27° 50' N. 115° 05' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1½^s. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 12 Sm. Iøvrigt uforandret. Fyret er ubevogtet.

588. Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. San Benito Island. Fyrs Beliggenhed.

(N. t. M. Nr. 375. London 1936.)

San Benito Island S-lige Fyr er beliggende paa 28° 17' 04" N. 115° 35' 00" W., c. 0,45 Sm E. for den i Kortet angivne Plads.

589. Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. Cerros Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 375. London 1936.)

Cerros Island Fyr er beliggende paa 28° 21' 32" N. 115° 12' 28" W., c. 0,8 Sm 157° fra den i Kortet angivne Plads. Fyrkarakteren er forandret til hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s. Synsvide: 11 Sm. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 3/192 1936.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**590. Forindien W.-Kyst. Cambay Bugt. Perigee Rock E. Fyrskib udlagt.**

(N. t. M. Nr. 358. London 1936.)

1. Et sortmalet Fyrskib forsynet med et rødt og hvidt, vandret stribet Fyrtaarn er udlagt paa c. 21° 43' N. 72° 19' E., 0,25 Sm 72° fra *Perigee Rock*. Fyrkarakteren er rødt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 6,7 m. Synsvide: 5 Sm. Fyret er ubevogtet.

2. Lystønden, der i Kortet er angivet at ligge tæt SE. for den i (1) nævnte Plads, er permanent inddraget.

591. Forindien W.-Kyst. Kanarakysten. Kasaragod Anduvning. Dybde over Vrag.**Vragtønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 361. London 1936.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 7/433 1936 meddeles, at mindste Dybde over det deri omtalte Vrag paa c. 12° 29' N. 74° 54' E., c. 5,8 Sm 266° fra *Kasaragod Fort*, nu er 11,0 m. Den grønne Spidstønde er inddraget.

(E. f. S. Nr. 7/433 1936.)

592. Bengalske Bugt. Birma. Rangoon Floden. Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 370. London 1936.)

1. Forfyret c. 0,5 Sm 347° fra *Devils Hole Creek* er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 8 m.

2. Bagfyret c. 0,125 Sm 110° fra (1) er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 16 m.

Fyrene er ubevogtet.

c. 16° 39' N. 96° 16' E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

593. Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Tambelan Islands. Grund.
(B. a. Z. Nr. 41/457. 's-Gravenhage 1936.)
En mindre Grund med 1 m Vand (Koral) er fundet paa $0^{\circ} 58' 35''$ N. $107^{\circ} 24' 25''$ E., S. for *Iboel Island*.
594. (T). Sunda Øerne. Borneo N.-Kyst. Mallawallé Channel. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 359. London 1936.)
En rød Stump tønde er midlertidig udlagt tæt E. for *Sedgeman Rock* paa c. $6^{\circ} 42' N$. $117^{\circ} 44' E.$, c. 5,7 Sm 344° fra *Billean Island*. — Tønden kan blive inddraget uden forudgaaende Meddelelse.
(E. f. S. Nr. 46/2710 1935.)
595. Sunda Øerne. Borneo N.-Kyst. Mallawallé Channel. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 360. London 1936.)
Paa c. $6^{\circ} 51' N$. $117^{\circ} 33' E.$, c. 0,65 Sm 180° fra *Sipindung* Triangulationsmærke, meldes Dybden at være aftaget, og at Opgrindingen strækker sig SW. efter.
596. Kinesiske Hav. Cochin China. Formosa Bank. Vrag. Grund findes ikke.
(N. t. M. Nr. 362. London 1936.)
1. Et Vrag ligger strandet 2,83 Sm 112° fra *Niu Vung Tan* (*Cape St. Jacques*) Fyr.
2. Klippegrunden med 2,7 m Vand, der var rapporteret at ligge tæt W. for (1), 2,5 Sm 115° fra ovennævnte Fyr, eksisterer ikke.
Niu Vung Tan Fyr: c. $10^{\circ} 20' N$. $107^{\circ} 05' E$.
(E. f. S. Nr. 2/141 1936.)
597. Kina. Yang-Tze Floden Munding. Tung-chow West Channel. Grund.
(N. t. M. Nr. 24. Shanghai 1936.)
En Palle med 7,9 m Vand er fundet paa c. $31^{\circ} 56' N$. $120^{\circ} 48' E.$, 3,90 Sm 254° fra *Lang-shan Pagoda*.
598. (T). Sibirien. Slavianski Bugt. Bruce Point. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 374. London 1935.)
Bruce Point Fyr paa c. $42^{\circ} 53' N$. $131^{\circ} 28' E$. viser for Tiden hvidt, fast Lys og er synligt hele Horisonten rundt.
599. New Zealand. North Island. Poor Knights Island. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 371. London 1936.)
Poor Knights Island og tilstødende Kyst rapporteres at ligge c. 2 Sm N.-ligere end angivet i Kortet.
c. $35^{\circ} 23' S$. $174^{\circ} 52' E$.

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 2459 North-West Pacific Ocean.
R 2910 France. — Entrance to Gironde river.

Sverige:

- N Lista över svenska fyrar 1936.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

600. (T). Sverige. Falsterborev S. Blenheim Grund. Sømærker i Uorden.
Advarsel.

(Meddelelse fra Føreren af S/S »Sleipner«.)

Nedennævnte Sømærker er i Uorden og mangler Topbetegnelsen:

- a. *Blenheim N.*, sort Stage med Ballon, paa $55^{\circ} 17'$ ($11''$) N. $12^{\circ} 52'$ ($54''$) E.
- b. *Blenheim S.*, rød Stage med Ballon mellem 2 opadvendte Koste, paa $55^{\circ} 16'$ ($36''$) N. $12^{\circ} 53'$ ($15''$) E.

Advarsel. Opmærksomheden henledes paa, at man under Isforhold ikke kan stole paa, at Afmærkningen er i Orden.

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

601. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt. Bundgaruspæle i Drift. Advarsel.

Mange Bundgaruspæle er i Drift med Isen, hvorfor Natsejlds under de nuværende Isforhold fraraades i et Bælte paa 3 à 4 Sm ud fra Kysten i *Køge Bugt*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

602. Danmark. Den danske Istjeneste.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udgivet »*Den danske Istjeneste*«, der forhandles fra Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19. Pris: Kr. 1,75.

Af Indholdet skal vi bl. a. anføre følgende Afsnit:

Ismeldingstjenesten, Isbrydningstjenesten, Særlige Hjælpeforanstaltninger, Raad og Anvisninger m. m.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
 OG
 REPARATIONER

★

FLYDEDOK
 FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

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

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

Owners' &
Captains' **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.

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

AALBORGTelefon: 2256
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:
SØBORG

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIATELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

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

AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
UTZON**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØRTelegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
BERGSMITHS

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERSStatstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

RUDKØBING

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBINGTigr.-Adr.: Rederiet C. Clausen, Haderslev
„Skibsmægleren“ Rutefart Rudkøbing-Kiel-Hamburg Telefoner: 169 - 179**AGENT:**„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København
De private Assurandører, København

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
HOVMAND

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON:
386 & 786TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

L

m.s. *Lalandia*, Frederiksen, ank. Kbhvn. 8.3.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 23.2.
 s.s. *Laura*, afg. Marseilles 2.3.
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Casablanca 26.2.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Malaga 27.2.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Haifa 27.2.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Hornllobay 8.3.
 s.s. *Lilleborg*, pass. Dungeness 10.3.
 s.s. *Lilian*, ank. Beckton 29.2.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.s. *Louisiana*, afg. Kbhvn. 3.3.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Rosario 27.2. til New York.
 s.s. *Lynæs*, afg. London 7.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maja*, pass. Malmø 3.3.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Oslo 7.3. til Antwerpen.
 s.s. *Munø*, Albertsen, pass. Dakar 1.2. p. R. t. Østafrika.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Saigon 6.3. til Dakar.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Maria Toft*, pass. Azorerne 9.3.
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Tampico 26.2.
 s.s. *Marie*, ank. Port Vendres 3.3.
 s.s. *Martin Carl*, Kølster, afg. Oporto 27.2. til New York.
 s.s. *Maryland*, ank. Santos 29.2.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Antwerpen 18.2.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Penang 6.3. til Port Swettenham.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, afg. Kbhvn. 4.3.
 s.s. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Nantes 7.3.
 s.s. *Najaden*, ank. Kbhvn. 26.2.
 s.s. *Nancy*, pass. Gibraltar 1.3.
 s.s. *Nautic*, pass. Gibraltar 27.2.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Herøen 8.3.
 s.s. *Nelly*, ank. Hangø 26.2.
 s.s. *Neptun*, ank. Curacao 1.3.
 s.s. *Nerma*, pass. Gibraltar 1.3.
 s.s. *Nevada*, afg. Kbhvn. 8.2.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Yokohama 18.2.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Baranquilla 21.2.
 s.s. *Niobe*, pass. Coen Harbour 3.3.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Shanghai 27.2.
 m.s. *Nordbo*, ank. Christobal 27.2.
 s.s. *Nordborg*, pass. Finisterre 8.3.
 s.s. *Norden*, ank. New York 24.2.
 m.s. *Nordjærer*, ank. Port Albani 22.2.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Lissabon 20.2.
 m.s. *Nordhval*, ank. Balbao 28.2.
 m.s. *Nordkap*, ank. St. John, 29.2.
 s.s. *Nordlys*, ank. London 29.2.
 m.s. *Nordpol*, ank. Balbao 20.2. til Grimsby.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Cadix 28.2.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Buenos Aires 2.3.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, afg. Odense 1.3.
 s.s. *Olga S.*, rapp. 25 m SØ for Niton 23.2. til Dakar.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Gdynia 20.2.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Lissabon 7.3.
 m.s. *Oregon*, afg. Aabenraa 3.3.

P

m.s. *Panama*, Juul-Christensen, pass. Cape Leeuwin 26.2. p. R. t. Dakar.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, ank. Valparaiso 28.2.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Cape of Good Hope 22.2. p. R. t. Yokohama.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Shanghai 28.2.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Aalborg 11.3. til Danzig.

R

s.s. *Randi*, afg. Sfax 28.2.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Valencia Roads 23.2.
 s.s. *Rosenborg*, afg. Marseilles 6.3.
 s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Liverpool 15.2.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Calcutta 3.3. til Saigon.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Stettin 9.3.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 8.3.
 s.s. *Sejro*, Huusum, pass. Malta 9.3. til Carontes.
 m.s. *Selandia*, Andersen, afg. Cristobal 5.3. til San Francisco.
 m.s. *Siam*, Christensen, afg. Hamborg 8.3. til Dakar.
 s.s. *Signe*, ank. Gdynia 26.2.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten-Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Huelva 5.3.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Derwenthaugh 9.3.
 s.s. *Steipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. St. John 7.3.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Casablanca 27.2.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 6.3.
 s.s. *Stal*, Larsen, pass. 31° S—15° Ø 7.3. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Stella*, afg. Boston 29.2.
 m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Seishin 8.3., laister til Continentel.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. San Pedro 17.2.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Fredericia 22.2.
 s.s. *Svanhild*, ank. Gdynia 28.2.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Swava*, afg. Frederikshavn 3.3.
 s.s. *Søborg*, pass. Dover 10.3.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Birkenhead 4.3.
 s.s. *Taarnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. St. Thomas 8.3.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Karlskrona 11.3.
 s.s. *Tekla*, ank. Granville 27.2.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Odense 11.3. til Kbhvn.
 s.s. *Tennessee*, afg. New York 18.2.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tomsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Sunda Strædet 26.2. p. R. t. Yokohama.
 s.s. *Tove*, pass. Helsingør 1.3.
 s.s. *Tovelil*, Bang, rapp. 58, 40 Nord 7, 40 West 6.3.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Stege 11.3.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Tunis*, afg. Kbhvn. 3.3.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Santos 8.3. til Buenos Aires.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, afg. Seattle 22.2.
 s.s. *Uranienborg*, afg. New Orleans 1.3.

V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 6.3. til Fecamp.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Skagen 3.3. sydgaende.
 s.s. *Viborg*, ank. Valencia 7.3.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, afg. Burntisland 7.3. til Kbhvn.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, pass. Gibraltar 12.2.
 s.s. *Virginia*, afg. Buenos Aires 4.3.
 m.s. *Vistula*, i Kbhvn.-Oslo Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 9.3.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), i Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, afg. Conaky 23.2.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Ghent 9.3.

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

Telefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 » »

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: “Holmelid”
Amaliegade 36**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

KAAS & SØRENSEN

Skibsklarering

INDEHAVER

Kommission

G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELSINGØR**Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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. OY**SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HLMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.
WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES

IN FINLAND

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

CADENIUS & GRAHN A/BSKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

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

Telefoner { Grimsby No. 6621
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

1, Brazil Street... Manchester

7, Chapel Street... Liverpool

Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham82/4, Swan Arcade,
Broadway... Bradford

"York House",

5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3

King's Dock... Immingham

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 11. Marts 1936.

Nr. 10.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

603. Sverige S.-Kyst. Trällebog. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 10/714. Stockholm 1936.)
Trälleborgs rännas lysboj Nr. 4 paa c. 55° 22' N. 13° 09' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 9/527 1936.)
604. Sverige S.-Kyst. Åhus Anduvning. Sømærker genudlagt.
(U. f. s. Nr. 10/642. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Sømærker er atter udlagt paa Plads:
1. Den røde Stage med 3 opadvendte Koste paa 55° 55',₅₈ N. 14° 24',₉₂ E., S. for Grunden *Bröderna*.
2. Den sorte Stage med 2 Balloner paa 55° 54',₇₀ N. 14° 27',₅₀ E., N. for *Pällagrundet*.
(E. f. S. Nr. 9/528 1936.)
605. Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/713. Stockholm 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* paa c. 56° 09' N. 16° 06' E. er inddraget for Vinterperioden.
606. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/640. Stockholm 1936.)
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er inddraget for Vinterperioden.
607. Sverige. Blackan Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/639. Stockholm 1936.)
Lystønden *Blackan* paa c. 57° 28' N. 16° 51' E. er inddraget for Vinterperioden.
608. Sverige. Öland N.-Kyst. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/641. Stockholm 1936.)
Lystønden *Ölands norra grund* paa c. 57° 29' N. 17° 09' E. er inddraget for Vinterperioden.

609. Sverige. Ekö Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/638. Stockholm 1936.)
Ekö Fyr paa NE.-Pynnten af Ekö paa c. 57° 30' N. 16° 44' E. er slukket for Vinterperioden.
610. Sverige. Kungsgrund Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/637. Stockholm 1936.)
Lystønden *Kungsgrund* paa c. 57° 41' N. 16° 56' E. er inddraget for Vinterperioden.
611. Sverige. Arköleden. Arkö Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/636. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Arkö, yttre c. 58° 28' N. 16° 58' E. *Arkö, inre*.
612. Sverige. Arkö—Häradskär. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/635. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kvarnholmen c. 58° 13' N. 16° 54' E. *Gråholmen*.
613. Sverige. Södertälje—Femöre huvud. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/635. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Ledsjär c. 58° 42' N. 17° 13' E. *Stora Kampåsen. Vålarö. Örnklubb. Espskärsklubb*
614. Sverige. Almagrundet Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 09' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 9/537 1936.)
615. Sverige. Norra Fällbådan Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/634. Stockholm 1936.)
Lystønden *Norra Fällbådan* paa c. 58° 27' N. 17° 06' E. er inddraget for Vinterperioden.
616. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm Havn. Finnboda Lystønde inddraget for Is.
(U. f. s. Nr. 10/633. Stockholm 1936.)
Lystønden *Finnboda* paa c. 59° 19' N. 18° 08' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
617. Sverige. Öregrundsgrepen. Djursten Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/631. Stockholm 1936.)
Djursten Fyr paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er slukket for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 8/457 1936.)
618. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Giffardsgrund. Lys- og Fløjtetønde udlægges.
(U. f. s. Nr. 10/630. Stockholm 1936.)
Ved Foraarsudlægningen 1936 udlægges paa 60° 32',₄₀ N. 18° 43',₂₀ E., 1,₃₅ Sm 351° fra *Giffardsgrund* (3,₆ m), en sort Lys- og Fløjtetønde, *Giffardsgrund*, der skal vise hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink 3^s, Mørke 27^s.
619. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 10/628. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Sundsmar c. 61° 01' N. 17° 14' E. *Gistaholmen*.
620. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Reposari (Räfsö). Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 6/228. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kallo c. 61° 36' N. 21° 28' E. *Räfsö (Reposari)*. *Mäntyluoto övre og nedre. Mäntyluoto hamnpir. Räfsö (Reposari) övre og nedre*.

621. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Rauma. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 6/224. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Järvihoto c. 61° 07' N. 21° 27' E. *Iso Ruohokari. Pieni Ruohokari. Valkeakari*
övre og nedre. *Suokari* övre og nedre.
622. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Keskikallio (Medelklub). Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 6/249. Helsingfors 1936.)
Keskikallio (Medelklub) Fyr paa c. 60° 42' N. 21° 03' E. er slukket for Vinterperioden.
623. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 6/219. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Gustavssvärd c. 60° 08' N. 24° 59' E. *Stora Öster Svartö*.
624. **Finland. Finske Bugt. Torra Hästen—Vätskär. Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 6/220. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Gråskär c. 60° 12' N. 25° 25' E. *Homanskär. Onas*.
625. **Rusland. Finske Bugt. Priemny Fyrskib inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 10/645. Stockholm 1936.)
Fyrskibet *Priemny* paa c. 60° 05' N. 29° 22' E. er inddraget for Vinterperioden.
626. **Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Taagesignal oprettet.**
(N. f. S. Nr. 10/921. Berlin 1936.)
Ved Fyret paa N.-Siden af Indløbet til S.-lige Bassin er paa 54° 31' 39" N. 18° 33' 46" E. oprettet et Taagesignal med elektrisk Membransender (Nautofon), To-Toner hver 15^s.
(Kort Nr. 269.)
627. **Polen. Danzig Bugt. Gdynia Red. Lys- og Fløjtetønde ombyttes med Lys- og Klokketønde.**
(N. f. S. Nr. 10/920. Berlin 1936.)
Lys- og Fløjtetønde *GD* paa c. 54° 32',₂ N. 18° 36',₃ E. ombyttes i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse med en hvid- og rødtærnet Lys- og Klokketønde med et staaende Kors over en Ballon. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 12^s, Blink 4^s, Mørke 8^s.
(Kort Nr. 269.)
628. **Tyskland. Sassnitz. Lys- og Klokketønde inddraget for Is.**
(Telegram fra Marineamt, Berlin.)
Lys- og Klokketønden *Sassnitz Nr. 1* paa c. 54° 30' N. 13° 38' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

(Se Tillæg.)

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

629. **Danmark. Sundet. Sletten Havn. Dybde atter normal.**
Dybden i Havneindløbet til *Sletten* Havn er atter normal, 3,₁ m.
Sletten Havn: c. 55° 57',₂ N. 12° 32',₅ E.
(E. f. S. Nr. 9/561 1936. Kort Nr. 312 og 210. Havnelods, Side 169.)
630. **Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde i Indløb atter normal.**
Dybden i Indsejlingen til *Rungsted* Havn og i selve Havnen er atter normal, 3,₁ m.
Rungsted Havn: c. 55° 53',₁ N. 12° 32',₉ E.
(E. f. S. Nr. 5/274 1936. Kort Nr. 312 og 210. Havnelods, Side 157.)

631. Sverige. Sundet. Landskrona. Lystønder og Klokketønde inddraget for Vintoren.
(U. f. s. Nr. 10/654. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:
Lystønderne *Pilhaken* og *Norra Haken*.
Klokketønden *Pilhaken*.
c. 55° 52',₄ N. 12° 47',₅ E.
632. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm E.-lige Indløb. Vandstandsbræt ødelagt.
Vandstandsbrættet ved *Bøgestømmens* E.-lige Indløb er knækket. Det vil snarest blive repareret.
c. 55° 07' N. 12° 16' E.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

633. Danmark. Kattegat. Skagen Havn. Dybde i Indløb atter normal.
Dybden i Indsejlingen til *Skagen* Havn er atter normal, 6 m.
c. 57° 43' N. 10° 36' E.
(E. f. S. Nr. 8/482 1936.)
634. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Lystønder inddraget for Is.
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Sælhundeholm Løb Nr. 1 og *Sælhundeholm Løb Nr. 3*.
c. 56° 40' N. 8° 14' E.
635. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,₁ m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 5,₄ m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,₂ m, i *Gaaseholm Løb*: 2,₃ m, i *Svaneholm Løb*: 1,₅ m og i *Kobbersø Løb*: 3,₀ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 4,₁ m Dybde over *Havrevlen* og 5,₄ 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 4,₂ m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn* Havn, at benytte Lods.
Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:
a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,₅ m.
b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 2,₈ m.
(E. f. S. Nr. 1/47 1936.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen

636. Danmark. Graadyb. Fanø Lo. Afmærkning forandret.
Afmærkningen i *Fanø Lo* er forandret og er nu, som følger:
1. Afmærkningen af Styrbords Side af Løbet (kommende N. fra) er uforandret.
2. Afmærkningen af Bagbords Side af Løbet (kommende N. fra) bestaar af 8 Halmprikker, hvoraf den N.-ligste paa 55° 27' (49") N. 8° 25' (05") E. og den S.-ligste paa 55° 27' (20") N. 8° 25' (05") E. hver er forsynet med 2 Halmviske. De øvrige 6 Halmprikker, hver med 1 Halmvisk, er ligelig fordelt i Rendens Længde mellem den N.-ligste og den S.-ligste Halmprík.
3. Rispríkken *Slunden* paa 55° 27' (21") N. 8° 25' (18") E. er permanent inddraget, da der ikke længere findes noget Løb over Sandet.
4. De to Stager med Halmvisk paa henholdsvis 55° 27' (11") N. 8° 25' (03") E. og 55° 27' (07") N. 8° 25' (00") E. er permanent inddraget.
(Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 104. Havnelods, Side 135 og 136. Sømf. Fort., Side 16 Nr. 25 og 27 samt Side 17, Nr. 1.)

637. (T). England. Themsen. Sheerness. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 442. London 1936.)
Queenborough Spit Fyrbaake paa c. $51^{\circ} 26' N.$ $0^{\circ} 44' E.$ er beskadiget og midlertidig erstattet med en Pæl, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr.
638. England. Crouch Floden. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 406. London 1936.)
En rød- og hvidtærnet Stumpstønde er udlagt paa c. $51^{\circ} 38' N.$ $0^{\circ} 57' E.$, $0,95$ Sm 2° fra det kendelige Observationsskur paa *Foulness Point*.
639. (T). England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 428. London 1936.)
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. Nettenes Længde er mellem c. 450 og c. 550 m.
Alle Skibe, der efter Solnedgang anduver eller forlader *Tyne*, skal holde skarpt Udkig for at undgaa at beskadige ovennævnte Net.
640. Skotland. Invergordon. Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 385. London 1936.)
Gruppe-Blinkfyret paa E.-Enden af *Dockyard Pier* paa c. $57^{\circ} 41' N.$ $4^{\circ} 10' W.$ viser atter normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 2/113 1936.)

(Se Tillæg.)

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

641. (T). Frankrig. Cherbourg Red. La Ténarde Lystønde midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 9/543. Paris 1936.)
Lystønden *La Ténarde* paa c. $49^{\circ} 39',8 N.$ $1^{\circ} 37',8 W.$ er for Tiden slukket.
(E. f. S. Nr. 7/418 1936.)
642. Frankrig. Cherbourg. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 9/544. Paris 1936.)
Jetée du fort Est du Fort Central Fyr paa c. $49^{\circ} 40',6 N.$ $1^{\circ} 37',1 W.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s , Blink $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $4,5^s$. Fyret er synligt i Pejlinger fra 337° til 7° .
643. Frankrig. Les Courtis. Vragtønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 411. London 1936.)
Den grønne Vragtønde paa c. $48^{\circ} 41' N.$ $2^{\circ} 06' W.$, c. $0,23$ Sm 27° fra *Pierres des Portes* Taarnbaake, er permanent inddraget.
644. (T). Frankrig. Grand Chenal de Paimpol. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 9/545. Paris 1936.)
Baaken *Fillette-de-Saint-Riom Sud* paa c. $48^{\circ} 47',8 N.$ $2^{\circ} 59',4 W.$ er forsvundet.
645. (T). England S.-Kyst. Eastbourne. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 7. Trinity House. London 1936.)
Vraget af tomastet Sejllægter *Davenport* ligger sunket paa $50^{\circ} 45' 54'' N.$ $1^{\circ} 18' 20'' E.$, ud for *Eastbourne*. En grøn Vragstumpstønde er udlagt i $4,8$ m Vand c. 90 m SE. for Vraget og $0,375$ Sm $90\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Hovedet af *Eastbourne Pier*.
646. (T). England S.-Kyst. Southampton Water. Uddybning.
(N. t. M. Nr. 443. London 1936.)
En Uddybningsmaskine er i Færd med at forøge Løbets Bredde W. efter. Uddybningsmaskinen viser om Dagen 3 sorte Balloner anbragt i Form af en Trekant og om Natten 3 røde Lanterner anbragt paa samme Maade. Paa den Side, man skal passere Uddybningsmaskinen, fører denne om Dagen et hvidt Flag og om Natten to hvide Lanterner lodret for hinanden.

Man skal passere Uddybningsmaskinen med Forsigtighed og med mindsket Fart, saalænge den er i Arbejde.

I Nærheden af *Gymp*: c. 50° 53' N. 1° 24' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

647. Spanien S.-Kyst. Cadiz. Lys- og Klokketønde forandret.

(N. t. M. Nr. 407. London 1936.)

Lys- og Klokketønden *Los Cochinos No. 2* paa c. 36° 33' N. 6° 19' W., c. 0,8 Sm 287° fra *Las Puercas* Fyrbaake, er ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.

648. (P). Afrika W.-Kyst. Nigeria. Boler Creek. Ny Rute til Abonema.

(N. t. M. Nr. 393. London 1936.)

Paa Grund af den hurtige Aftagen af Dybden i *Cawthorne Channel* er et nyt Løb gennem *Boler Creek* taget i Anvendelse for Skibe, der ønsker at anløbe *Abonema*.

Boler Creek er blevet afmærket med Baaker og Tønder. Der hersker Lodstvang. Lodsens faas gennem *The Beachmaster, Bonny*.

Maksimum Dybgaende for Skibe, der benytter *Boler Creek*, er 4,5 à 4,8 m ved Højvande.

c. 4° 35' N. 7° 06' E.

649. Afrika W.-Kyst. Gabon Floden. Libreville. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 395. London 1936.)

Det røde Fyr med Formærkelser paa c. 0° 23' N. 9° 27' E. er nedlagt.

650. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod. Lys- og Fløjtetønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 420. London 1936.)

Lys- og Fløjtetønde „No. 2 P. H.“ er flyttet c. 0,8 Sm i Retningen 109° og ligger nu paa c. 42° 07' N. 70° 06' W., 4,9 Sm 337° fra *Cape Cod* Fyr.

651. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 413. London 1936.)

Et Vrag ligger sunket paa c. 40° 27' N. 73° 55' W., 3,68 Sm 93° fra *Sandy Hook* Fyr. En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt tæt SE. for Vraget.

652. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 426. London 1936.)

I *Fort Sumters* bageste Ledefyr paa c. 32° 45' N. 79° 52' W. er indlagt en hvid Lysvinkel. Synsvilde for hvidt Lys: 11 Sm. Iøvrigt uforandret.

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

653. Santo Domingo. Santo Domingo Harbour (Harbour of Ciudad Trujillo). Navneforandring.

(N. t. M. Nr. 427. London 1936.)

Santo Domingo By paa c. 18° 28' N. 69° 53' W. benævnes for Fremtiden *Ciudad Trujillo*.

654. Falklands Øerne. Port Stephens Anduvning. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 456. London 1936.)

Paa c. 52° 14' S. 60° 39' W., 0,24 Sm 27° fra S.-Spidsen af *Cape Meredith*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 61 m. Synsvilde: 10 Sm. Fyret er ubevogtet.

655. (T). Ecuador. Guayaquil Bugt. Lystønder midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 455. London 1936.)
Nedennævnte Lystønder er indtil videre slukket:
a. Lystønden c. 2,0 Sm 56° fra *Amortajada (Santa Clara Island)* Fyr, der ligger paa c. 3° 11' S. 80° 26' W.
b. Lystønden c. 8,5 Sm 42° fra det i (1) nævnte Fyr.
656. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Diego Harbour. Grund.
(N. t. M. Nr. 454. London 1936.)
En Grund med 9,5 m Vand ligger paa c. 32° 42' N. 117° 14' W., 0,36 Sm 163° fra *La Playa grønne Blinkfyr*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

657. Sardinien. Capo Caccia. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 335/918. Genua 1935.)
Capo Caccia Fyr paa c. 40° 34' N. 8° 10' E. er forandret til at vise Et-Blink hver 5 s, Blink 0,45 s, Mørke 4,55 s. Iøvrigt uforandret.
658. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Capo Miseno. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 12/40. Genua 1936.)
Capo Miseno Fyr paa c. 40° 47' N. 14° 05' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10 s, Blink 0,5 s, Mørke 2 s, Blink 0,5 s, Mørke 7 s. Synsvidde: 21 Sm.
659. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto Santa Venere (*Vibo Valentia Marina*). Navneforandring.
(A. a. N. Nr. 23/53. Genua 1936.)
Santa Venere Havn paa c. 38° 43' N. 16° 08' E. benævnes nu *Vibo Valentia Marina*.
660. Sicilien. Capo Peloro Anduvning. Oplysning om Dybde.
(A. a. N. Nr. 4/12. Genua 1936.)
Nedennævnte Dybder er fundet, som følger:
1. 8,3 m. — 38° 18' 19" N. 15° 32' 37" E.
2. 9,4 m. — 38° 18' 44" N. 15° 34' 18" E.
3. 8,8 m. — 38° 18' 39" N. 15° 34' 18" E.
4. 8,2 m. — 38° 18' 30" N. 15° 34' 35" E.
661. Sicilien. Formiche Skær. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 9/17. Genua 1936.)
Fyret paa c. 37° 59' N. 12° 26' E. paa Skæret lidt E. for *Formiche* Gruppen er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6 s, Lys 3 s, Mørke 3 s. Iøvrigt uforandret.
662. Sicilien. Isola Favignana. Punta Marsala. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 9/18. Genua 1936.)
Punta Marsala Fyr paa c. 37° 54' N. 12° 22' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15 s, Blink 0,5 s, Mørke 2 s, Blink 0,5 s, Mørke 2 s, Blink 0,5 s, Mørke 2 s, Blink 0,5 s, Mørke 7 s. Iøvrigt uforandret.
663. (T). Sicilien. Scoglitti. Fyr midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 3/4. Genua 1936.)
Scoglitti Fyr paa c. 36° 54' N. 14° 26' E. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
664. Sicilien. Capo Passero. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 23/50. Genua 1936.)
Capo Passero Fyr paa c. 36° 41' N. 15° 09' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10 s, Blink 0,5 s, Mørke 2 s, Blink 0,5 s, Mørke 7 s. Iøvrigt uforandret.

- 665. Italien S.-Kyst. Gallipoli. Isola S. Andrea. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 12/36. Genua 1936.)
Isola S. Andrea Fyr paa c. 40° 03' N. 17° 57' E. er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,4^s, Mørke 2,2^s, Blink 0,4^s, Mørke 7^s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 45/2641 1935.)
- 666. Italien E.-Kyst. Punta Penna. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 22/49. Genua 1936.)
Punta Penna Fyr paa c. 42° 10' N. 14° 43' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,35^s, Mørke 4,65^s. Synsvide: 32 Sm. Iøvrigt uforandret.
- 667. (T). Grækenland W.-Kyst. Prevesa Stræde. St. Georges Fyr ødelagt.**
(A. a. N. Nr. 10(4). Athen 1936.)
St. Georges Fyr paa c. 38° 56' N. 20° 46' E. er ødelagt.
- 668. Rusland. Sorte Hav. Perekop Bugt. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 446. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen ligger sunket paa c. 46° 00' N. 32° 06' E., 18,5 Sm 257° fra *Dzharuigach* Bugt Gruppe-Blinkfyr.
- 669. Rusland. Sorte Hav. Kerch-Yenikale Stræde. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 418. London 1936.)
En Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, er udlagt paa c. 45° 04' N. 36° 40' E., 0,7 Sm 224° fra Midten af *SE.-Aksenova Shoal*.
- 670. (T). Palæstina. Jaffa Ankerplads. Boreoperationer.**
(N. t. M. Nr. 391. London 1936.)
Indtil videre er en Boreflaade i Arbejde paa *Jaffa* Ankerplads indtil Dybder paa 12,8 m. Boreflaaden fører Signalerne for en Uddybningsmaskine i Arbejde.
c. 32° 04' N. 34° 45' E.

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

- 671. Røde Hav. Suez Kanalen. Great Bitter Lake. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 397. London 1936.)
1. Dybden 9,7 m (32 ft.) paa 30° 17' 07" N. 32° 26' 08" E. skal rettes til 11 m (36 ft.).
2. Dybden 10,0 m (33 ft.), 0,12 Sm 175° fra (1), skal rettes til 11 m (36 ft.).
- 672. Røde Hav W.-Kyst. South Massawa Channel. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 431. London 1936.)
1. Et Skær i Havoverfladen ligger 3,2 Sm 247° fra NW.-Pynten af *Jebel Baka Island*.
2. En Grund med 4,6 m Vand ligger 0,5 Sm NW. for (1).
3. En Grund med 3,2 m Vand ligger 3 Sm 236° fra den i (1) nævnte Pynt. NW.-Pynten af *Jebel Baka Island*: c. 15° 03' N. 40° 17' E.
- 673. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Western Channel. Lystønder forandret.**
(N. t. M. Nr. 398. London 1936.)
Nedennævnte Lystønder er forandret, som følger:
1. *Abdulla*, 2,21 Sm 81° fra Semaforen, er forandret til at vise rødt Et-Blink.
2. *Outer Western*, 2,50 Sm 54° fra Semaforen, er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink.
3. *Middle Western*, 2,36 Sm 19° fra Semaforen, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink.
4. *Inner Western*, 2,50 Sm 345° fra Semaforen, er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink.
Semaforen: c. 29° 50' N. 48° 43' E.
(E. f. S. Nr. 6/368 1936.)

674. (T). Persiske Bugt. Jask Bugt. Fyr upaalideligt.
(N. t. M. Nr. 447. London 1936.)
Cape Jask hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 25° 38' N. 57° 45' E. rapporteres at være upaalideligt.
675. Afrika E.-Kyst. Malindi. Fyr tændt. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 409. London 1936.)
1. Tæt S. for *Vasco de Gamas Pillar* er paa 3° 13' 30" S. 40° 07' 57" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 25 m. Synsvide: 14 Sm. Sort Tremmeværkstaarn med hvide Bælter. Fyret er ubevogtet.
2. Det hvide, faste Fyr tæt NE. for (1) er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 2/137 1936.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

676. (T). Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Batu Islands. Sigata Island. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 450. London 1936.)
Sigata Island Fyr paa c. 0° 08' S. 98° 12' E. er indtil videre slukket.
677. (T). Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Batu Islands. Bojo Island. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 451. London 1936.)
Bojo Island Fyr paa c. 0° 38' S. 98° 31' E. er indtil videre slukket.
678. Sunda Øerne. Banka Stræde. Tanjong Lelari (Pangong Point) NW. Grund.
(N. t. M. Nr. 448. London 1936.)
En Grund med 7,8 m Vand ligger paa 2° 40' 49" S. 105° 50' 45" E.
679. Filippinerne. Basilan Stræde. Zamboanga. Grund.
(N. t. M. Nr. 433. London 1936.)
En Grund med 5,5 m Vand ligger paa c. 6° 54' N. 122° 04' E., 0,1 Sm 264° fra *Zamboanga Pier* Fyr.
680. (T). Kina. Yang-tze Floden. An-King—Kiu-Kiang. Chang-chia-chow (Oliphant Island). North Channel. Lysbaad midlertidig udlagt.
(N. t. M. Nr. 37. Shanghai 1936.)
En Lysbaad med et rødt, fast Fyr lodret over et hvidt, fast Fyr er midlertidig udlagt paa c. 29° 48' N. 116° 05' E., 2,42 Sm 21½° fra *Rocks* Triangulationsmærke.
681. Korea E.-Kyst. Chonjin eller Seishin Wan. Oplysning om Fyr og Grund.
(N. t. M. Nr. 432. London 1936.)
1. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Bølgebryderen paa c. 41° 47' N. 129° 49' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12 Sm. En rødmalet, rund Betonbygning. Fyret er ubevogtet.
2. De midlertidige røde, faste Fyr henholdsvis c. 0,35 Sm og c. 0,4 Sm 354° fra (1) er nedlagt.
3. 6,9 m Dybden tæt W. for (1) skal udtages af Kortet.
682. Japan. Honshu SE.-Kyst. Kami Yama. Luftfyr tændt.
(N. t. M. Nr. 399. London 1936.)
Paa Toppen af *Kami Yama* er paa c. 35° 14' N. 139° 01' E. tændt et Luftfyr, der afvekslende viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink. Flammens Højde: 1443 m. Synsvide: 41 Sm. Hvidt Tremmeværkstaarn.
683. Japan. Honshu SE.-Kyst. Sukumo Yama. Luftfyr tændt.
(N. t. M. Nr. 399. London 1936.)
Paa 579,7 m Toppen er paa 35° 00' 30" N. 139° 02' 30" E. tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 586 m. Synsvide: 27 Sm. Hvidt Tremmeværkstaarn.

684. Australien N.-Kyst. Clarence Stræde. Grunde.

(N. t. M. Nr. 452. London 1936.)

Nedennævnte Grunde ligger i følgende Afstande og Retninger fra *Ward Point*, W.-Spidsen af *North-West Vernon Island*:

a. 8,2 m — 6,2 Sm 284°.

b. 9,1 m — 6,45 Sm 223°.

c. 8,2 m — 5,7 Sm 199°.

Ward Point: c. 12° 03' S. 131° 00' E.

Tillæg.**I. Østersøen.****685. Tyskland. Darsser Ort. Lys- og Klokketønde inddraget for 1 Is.**

(Telegram fra Marineoberkommando. Berlin.)

Lys- og Klokketønden *Darsser Ort O.* paa c. 54° 30' N. 12° 34' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****686. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**Ved Opmaalingen den 7. Marts d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,1 m i E.-Siden af Renden, 6,1 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. 7/406 1936).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**687. Norge. Skagerrak. Skien. Bølebåen. Afmærkning forandres.**

(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1936.)

Den sorte Stage paa 59° 10' 33" N. 9° 38' 15" E. ombyttes i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse forsøgsvis med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s, Blink c. 0,5^s, Mørke c. 4,5^s.**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****688. Danmark. Horns Rev. Slugen. Afmærkning forandret.**Afmærkningen i *Slugen* er forandret, som følger:1. Lys- og Fløjtetønden *Soren Bovbjergs Dyb S.* paa 55° 31' (24") N. 7° 56' (05") E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys c. 2^s, Mørke c. 2^s.2. c. 200 m NW. for den hvide Stumtønde med 3 nedadvendte Koste, *Ulven SW.*, der ligger paa 55° 30' (21") N. 7° 59' (49") E., er udlagt en hvid Lys- og Fløjtetønde mærket *Ulven SW.*, og som viser rødt Et-Blink hver 7½^s, Blink c. 2½^s, Mørke c. 5^s.3. Lys- og Fløjtetønden *Cancer* paa 55° 29' (27") N. 8° 02' (02") E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink c. 1^s, Mørke c. 2^s, Blink c. 1^s, Mørke c. 6^s.

(E. f. S. Nr. 8/525 1936. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 105 og 106. Fyr-Fort. Nr. 41, 41 A og 42.)

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Busballe, Foreningens Formand.
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore-Kompagni, Foren. Vice-Formand.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.
Aalborg	Stevedorekompagniet.
Aarhus	Hassing & Drescher.
Assens	H. V. Jacobsen.
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S., Stevedore.
Holbæk	S. I. Sørensen.
Horsens	Søren Andersen.
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.
København	Skjold Andersen.
København	Hans Brandt.
København	Københavns Stevedore Kompagni.
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S.
Nyborg	Mammen & Drescher.
Odense	Simonsen & Møller.
Randers	S. Christoffersen & Co.
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' **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.

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Isørigt leveres alle Arter af:

Skilshjælpe-maskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

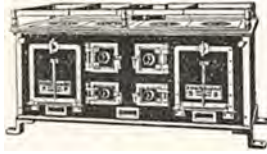
TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys - Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKABVi underlegtede 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.

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 388
Efter Kl. 8 Ordrup 3098Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ◀ Koks ◀ Cinders
Briketter ◀ Brænde

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmøld"
Amallegade 38

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



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 Sejskibe · 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, Agents,

Various Consumers and Shipowners

•
5/-, post free
•**SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE**

(The International Weekly)

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

DANISH MARITIME SERVICETELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

TOLDBODGADE 19

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 12

TORSDAG 19. MARTS 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Danial«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitfers Bjergrings-Entreprise.
Svitfers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautica«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

TO LOVFORSLAG

I Folketinget behandles for Øjeblikket forskellige Sømandslovsforslag.

Den 21. Februar fremsatte Handelsministeren Forslag til Lov om Arbejdstid i Skibe, et Forslag, der ogsaa havde været fremsat i forrige Rigsdagssamling og som man i Skibsfartskreise derfor ikke ventede paany vilde fremkomme. Forslaget vil, om det gennemføres blot tilnærmelsesvis i den foreslaede Form, virke i Bund og Grund ødelæggende paa dansk Skibsfart.

Spørgsmaalet om en international Regulering af Arbejdstiden om Bord i Skibe skal til endelig Behandling paa en Arbejdskonference i Genève til Efteraaret, saa alene af den Grund anser man det i Skibsfartskreise for meningsløst at lade Rigsdagen beskæftige sig med dette Spørgsmaal paa det nuværende Tidspunkt. Endvidere fremsatte Handelsministeren samme Dag et Forslag til Lov om Tillæg til Sømandslov af 1. Maj 1923. Dette Lovforslag, som ogsaa har været fremsat før, vil paalægge Skibsfarten nye, urimelige Byrder, og det maa alvorligt haabes, at man indenfor Rigsdagens forskellige Partier maa forstaa dette og derigennem lade Forslaget vederfares den Skæbne, det efter Skibsfartens Mening fortjener.

Hvad angaar Arbejdstiden, da er denne ved Land for Sømand og Søfyrbødere 8 Timer eller det samme som for andre Arbejdere.

I Søen er Arbejdstiden for Søfyrbødere ogsaa 8 Timer plus den nødvendige Tid til Overbordkastning af den paa Vagten i Søen opsamlede Aske. I de fleste Skibe paa Langfart, hvor der kan blive Tale om længere Tid i Søen, er man imidlertid gaet over til Dieselmotordrift eller Oliefyring, og her bliver derfor ikke Tale om Overbordkastning af Aske, og i kortere Farter er Skibene sjældent i Søen en hel Uge.

For Sømand er der ikke fastsat nogen Arbejdstid i Søen undtagen for den Del af Besætningen, som ikke deltager i Vagterne, men udfører almindeligt Skibsarbejde. For saadant Mandskab er Arbejdstiden i Søen 9 Timer daglig og Frihed paa Søn- og Helligdage. For Vagtmandskabet er Tjenestiden, som ikke kan sammenlignes med en virkelig effektiv Arbejdstid, gennemsnitlig 12 Timer i Døgnet, svarende til, hvad der er gældende i de fleste andre Lande af søfartsmæssig Betydning.

Man kan fra Skibsfartens Side kun udtale Ønsket om, at der ikke bliver lagt dette Erhverv nye Hindringer i Vejen, til Skade ikke blot for det selv, men for Samfundet i sin Helhed. Lovgivningen i Danmark svarer i Spørgsmaalet om Arbejdstid i Skibe osv. i det store og hele til andre Søfartsnationers, og det vil være baade farligt og uretfærdigt, om dansk Skibsfart skulde handicappes ved at der paa dette væsentlige Punkt indførtes Lovbestemmelser, der var ensbetydende med, at Danmark i Konkurrencen med andre Lande blev sejlet agterud. Det er derfor dansk Skibsfarts Haab, at den sunde Fornuft vil sejre, der er ingen, der ikke under Søfolkene det godt og ikke er klar over Betydningen af det Arbejde, de udfører, men de Bestemmelser, der træffes vedrørende deres

Kaar, maa staa i rimeligt Forhold til dem, der gælder i andre Søfartsnationer.

HANDELSFLAADEN

Danmarks Skibsliste, der ellers hvert Aar udkommer i de første Dage af Marts er i Aar blevet forsinket, og Aarsagen er Arbejdssituationen. Der er ikke sket nogen videre Forskydning, hverken i Skibsantal eller Tonnage.

Den danske Handelsflaade bestod ved Udløbet af 1935 af ialt 2046 Skibe paa tilsammen 1.187.000 Bruttotons mod det foregaaende Aars 2043 Skibe paa ialt 1.188.000 Bruttotons. Af denne Flaade er 563 Dampere paa tilsammen 629.000 Bruttotons og 1449 Motorskibe paa 554.000 Bruttotons. Alle Skibe er paa 100 Tons og derover.

Som det var ventet, er der ogsaa i Aar Tilbagegang for Sejlskibsflaaden, der nu kun bestaar af 34 Sejlskibe paa ialt 3500 Bruttotons.

Der har været en Del Salg af ældre Dampskibe til Udlandet, og flere Skibe er solgt til Ophugning. Til Gengæld er Flaaden forøget med enkelte Dampere, men Tilgangen har været størst af Motorskibe.

D.F.D.S.'s FLAADE

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Aarsberetning hedder det, at Selskabets Flaade den 1. Januar 1935 bestod af 91 Dampskibe, 14 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer og 14 søgaaende Lægtre med en samlet Brutto-Tonnage af 203.335 Tons. Endvidere 43 dækkede Pramme med en Tonnage af 2608 Tons og en Kulelevator paa 86 Tons, ialt 206.029 Tons.

I Aarets Løb kom hertil Damperen »Seine« ved Overførsel til dansk Flag. Den er paa 1358 Tons, saaledes at Flaadens samlede Tonnage blev paa 207.387 Tons.

Heri fragik ved Salg af Dampskibene »Botnia«, »Fionia«, »Hjortholm« og »United States« en samlet Brutto Tonnage paa 13.157 Tons og ved Omforandring og Opnaaling af ældre Skibe og Pramme 58 Tons, ialt 13.215 Tons.

Derefter bestod Flaaden ved Udgangen af 1935 af 88 Dampskibe, 14 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 10 søgaaende Lægtre, 46 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Tonnage af 194.172 Tons.

Men derudover har Selskabet som bekendt efter Aarsskiftet forøget Flaaden med de to nye Motorskibe »Marocco« og »Tunis« til Middelhavsfarten, hvert af dem paa 1640 Brutto Tons, og ved Nakskov Skibsværft er den nye Aalborgbaad paa 1900 Tons under Bygning.

SITUATIONENS FORVIRRING

Ikke siden Verdenskrigen har Europa gennemlevet en Uge saa fuld af spændende og indbyrdes modstridende Efterretninger som denne sidste. Hvad der vil ske, om Tyskland vil bøje sig for Overmagten eller om det vil isolere sig, er vanskeligt at sige. Men saa meget kan vi vel sige, at Øjeblikket er en Skæbnestund for Europa — men først og fremmest for Riget i Midten. Det betyder Knald eller Fald — men hvordan det skulde kunne føre til Fred i Øjeblikket, er vanskeligt at se. Dertil har det ulyksalige Ord *Prestige* faaet alt for stor Betydning. Det er det Ord, der skaber flest Ulykker i Verden.

“QUEEN MARY”

Den 24. Marts forlader »Queen Mary« Værftet, hvor det er blevet bygget og løber ned ad Clyde Floden. Der forestaar endnu en hel Del Arbejde, inden Skibet er færdigt til at tiltræde sin Jomfrurejse, der anlagelig tiltrædes i Maj Maaned. »Queen Mary« er det sidste nye og det mest imponerende, der hidtil er præsteret paa Skibsbygningens Omraade. Det er et

Spørgsmaal, om den Kappestrød, der manifesterer sig i Bygningen af stadig større og stadig hurtigere Atlanterhavsfarere bør fortsættes. Med sine 29 Knobs Fart og sit hele Udstyr betyder »Queen Mary« foreløbig en Rekord, og det blaa Baand venter den formentlig.

7000 Mand har arbejdet paa Værftet ved Clydebank paa Fuldførelse af Skibet. I snart to Aar har Bygningen staaet paa, og nu nærmer Vidunderet sig altsaa sin Fuldførelse. Et stort Lands Vidnesbyrd om, at det stadig er den førende Søfartsnation.

FORSKELLIGE AARSREGNSKABER

Dampskibsselskabet »Myren«

I Forbindelse med Dampskibsselskabet »Myren« Regnskabsresultat for 1935, foreslaas for første Gang i 5 Aar Udbytte. Sidste Udbytte blev givet for 1930 og var paa 4 pCt. For 1935 er Dividenden 5 pCt.

Driftsoverskudet for i Fjor andrager 418,000 Kr. Herfra gaar Administrations-Omkostninger m. m., hvorefter de bliver et Netto-Overskud paa 353,000 Kr. mod 539,000 Kr. forrige Aar.

Heraf foreslaas afskrevet 100,000 Kr. paa Skibene og henlagt 15,000 Kr. til Reservefondet, hvorefter der kan udbetales 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 200,000 Kr.

Der tages yderligere 400,000 Kr. ekstraordinært fra Dispositionsfondet til Afskrivning, hvorefter Dispositionsfondet er nedbragt til 415,000 Kr., og Flaaden er nedskrevet med op mod en Million Kr. paa to Aar.

Torm 20 pCt.

Dampskibsselskabet Torm har udsendt Meddelelse om, at Skibenes Driftsoverskud for 1935 med Tillæg af Renter 66,902 Kr. udgør 1,803,864 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1934 441,640 Kr., ialt 2,215,504 Kr.

Efter Afholdelse af Administrationsudgifter, Tab ved Havarier og Klassifikationer samt Kaplak og Tantiømer vedtoges det paa et Bestyrelsesmøde at foreslaa at udbetale 20 pCt. i Udbytte med 400,000 Kr., henlægge til Afskrivnings- og Fornyelsesfond 835,874 Kr., til Udbyttereguleringsfond 100,000 Kr. og at overføre til næste Aar 443,101 Kr.

Torm, som i Fjor satte sit Aktie-Udbytte op fra 15 til 20 pCt., giver altsaa samme Udbytte for 1935, og det svundne Aar har endda givet et Drifts-Overskud paa henimod 300,000 Kr. mere end i 1934, da det med Tillæg af Renter 94,758 Kr. androg 1,495,069 Kr., hvortil kommer en Overførsel paa 415,207 Kr., ialt 1,910,276 Kr. Aktionærerne fik ogsaa i Fjor 400,000 Kr., til Afskrivnings- og Fornyelsesfonden blev henlagt 730,631 Kr. og der overførtes 411,640 Kr.

Generalforsamling i Dampskibsselskabet »Norden«

Dampskibsselskabet »Norden« har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat *Fritz Bülow*. Bestyrelsens Formand, Højesteretsadvokat *Moldrup*, mindedes afdøde Direktør *P. de Nully Brown* og bød hans Søn velkommen som Selskabets Direktør.

Formanden aflagde derefter Beretning og gennemgik Regnskabet, der tidligere har været omtalt.

Det hedder bl. a. i Beretningen: Aaret 1935 har kun i ringe Grad været bedre for Sejlskibet end det foregaaende Aar. Den indtraadte Bedring i Fragtmarkedet kom saa sent paa Aaret, at man ikke straks kunde drage fuld Nytte deraf, men man har, siden Bedringen indtraadte, afsluttet Forretninger, som strækker sig nogle Maaneder ind i Aaret 1936, der, hvis intel uforudset sker, skulde komme til at nyde godt af Fragtstigningen.

Der gaves enstemmigt Decharge for Regnskabet og vedtoges et af Bestyrelsen stillet Forslag, gaende ud paa, at der vælges tre Kommitterede til at indtræde i et Forretningsudvalg, der skal føre et stadigt Tilsyn med samtlige Selskabets Anliggender.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den storpolitiske Ophidselse i Anledning af de tyske Soldaters Indmarch i Rhinlandet synes nu at have lagt sig. Der forhandles stadig i London mellem Locarno-Magterne, om hvilke Forholdsregler der skal tages overfor Tyskland, men Ord som Sanktioner, Blokade o. s. v., der sidste Uge svirrede i Luften, synes nu at være forsvundet fra Glosariet. Godt det samme, thi, som tyske Aviser træffende fremhæver, Tyskland er, til Trods for Verdenskrise, Devisemangel og de stærke tyske Selvforsyningstendenser, stadig en Handelsnation af første Rang, og det ligger i Sagens Natur, at en Lammelse af den tyske Import af Raastoffer, Levnedsmidler o. s. v., der sidste Aar beløb sig til over 4.5 Milliarder Mark, vil ramme vidt og bredt, og specielt for Skibsfarten vil være en alvorlig Kalamitet.

Hvad Situationen paa Fragtmarkedet iøvrigt angaar, er der desværre ikke stort Fremskridt at rapportere. For enkelte Varers Vedkommende har der fundet nogen Prisstigning Sted, men denne synes dog ikke at have udløst sig i større Lyst til at handle. Paa enkelte Kornmarkeder var der Tegn til noget bedre Efterspørgsel, og faktisk sluttedes der ogsaa adskillige Baade fra saavel Australien som fra Nordpacific.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende kortfattede Resumé:

Canada/Staternes Østkyst/Vestindien. Der cirkulerer stadig forskellige Ordre for Lastning fra St. Lawrence pr. Foraar. Befragterne vil betale 1½/2d. over Scheduleraten for Tonnage, der kan give tidlig Maj cancelling, hvorimod senere Positioner kun vurderes til Minimalraten.

Det nordamerikanske Marked er ikke meget bevendt. Der sluttes naturligvis stadig enkelte Baade for Scrapjern paa Basis af omkring 13/- paa sædvanlige Betingelser for 3/4000 Tons Laster til U.K., stor Tonnage kan faas til 1/- lavere Rate. Til Japan noteres i Øjeblikket kun 11/- f.i.o. Af andre Begivenheder, der er Omtale værd, skal kun nævnes, at 30,000 Qrs. Baad sluttedes fra Northern Range til Grækenland til 2/5d. pr. Qr., primo April, samt at der nu igen er Efterspørgsel efter Tonnage fra Golfen paa f.i.o. Basis, saavel til Europa som til Østen. Raten ligger omkring 5½/2 ÷ 5¾ Cents pr. Balefod.

Sukkermarkedet fra Vestindien er roligt med ringe eller ingen Bevægelse i Raterne. 5000 Tonner sluttedes San Domingo/U.K.-Cont., April til 12/6d., hvilket kan gentages. Fra Cuba noteres 13/- for stor Tonnage for første Halvdel April.

River Plate. Dette Marked er stadig Smertensbarnet. Der ligger nu omkring 35 Dampere ventende paa Last, og mindst lige saa stort et Antal bliver disponible for Last derfra, førend Udgangen af April. Under Henvi- sning til disse alvorlige Forhold har Bestyrelsen for Minimalrateskemaet udstedt et Forbud imod, at Skibe afgaar i Ballast og sluttes hjem fra River Plate med tidligere laydays end 16. Maj. Denne Foranstaltning medfører, at de Skibe, der allerede er i Sydamerika, faar første Chansen for de enkelte Laster, der maatte komme i Markedet tidligere.

Til Destinationer udenfor Minimalraterangen er der stadig enkelte Laster. Rateniveauet er desværre stadig nedadgaende. Til Pacific noteres nu kun 13/6d. og til Japan 13/-.

Vestkysten af Sydamerika. Nitratbefragterne fik lidligt paa Ugen Tonnage til 17/-, men maatte senere betale 17/9d. for en 7000 Tonner til U.K./Cont. med sædvanlige Optioner. De andre Forretninger fra Vestkysten ligger uforandrede.

Nordpacific. Der var lidt bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra Vancouver til U.K. og flere

Baade sluttedes til omkring 18/6d. f.i.o. Befragterne tog Tonnage til 19/6d. til p.p. U.K., hvilket kan gentages for April/Maj. Til Østen og Australien er Markedet uforandret. Der er kun en ringe Mængde Tonnage disponibel, og tidlig Tonnage skulde kunne opnaa gode Rater.

Østen/Indien. Soyabønebefragterne er ikke i Markedet i disse Dage. Heldigvis er der kun en eller 2 April Baade tilbage, og Forholdene kan hurtigt forandre sig.

Ris fra Saigon har været noget mere aktivt. To Baade paa 7500 Tons sluttedes til 24/9d. via Cape, hvorimod 11,000 Tonner accepterede 23/3d., ligeledes via Cape. For April/tidlig Maj Tonnage noteres nu 25/- via Cape.

Indo Kina er stadig interesseret i Tonnage for Kul til St. Lawrence til omkring 18/6d. og 23/6 til Frankrig, April.

Madras Kysten er stille. Der indikeres 25/6d. for Marts/April Tonnage via Cape til U.K./Cont.

Fra Philippinerne noteres Sukker til U.S. Gulf eller Atlantic til \$6.75 og til Los Angeles eller San Francisco til \$4.50, Maj.

Australien. Ogsaa paa dette Marked var der noget mere Liv. Der sluttedes et ret stort Antal Baade paa Basis af Minimalraterne, saavel til Europa som til Østen.

Whyalla/Baltimore noterer stadig \$4.40, hvorimod Whyalla/Japan fik Tonnage til den lavere Rate af 8/6d. Fra Ny Kaledonien noteres den lave Rate af 22/- til New York eller Baltimore. Sidste Slutning var til 27/-.

Sydafrika. Der sluttedes en enkelt Baad for Majs fra Beira til U.K. til 15/-, April, men iøvrigt er Markedet meget stille.

Europa. Vore Kommentarer til disse Markeder vil i det store og hele kun blive en Gentagelse af, hvad vi skrev sidste Uge. Der er maaske en Kende mere Liv i Kulexporten fra Continentet til Italien, men Raten ligger uforandret paa 5/9d. Rotterdam/Vestitalien.

Timecharter. I Vestindia Farten er der ikke meget Liv. Dansk 5000 Tonner fik kun 80 Cts. for en Rundtur og norske 25/3000 Tonner har accepteret \$1.10 for lignende Forretning. Stor Diesel Tonnage er stadig efterspurgt til relativt gode Rater.

"NORDISKE DOMME I SJØFARTS-ANLIGGENDER"

36. AARGANG

Nordisk Skibsrederforening, ved Dir. J. Jantzen, har udsendt 36. Aargang af »Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender«, et Værk paa 530 Sider.

Der indledes med forskellige Kommentarer af Dir. Jantzen til diverse Domme. Efter Kommentarerne anføres Dommene, og der er til hver af dem en kortere, men fyldestgørende Indledning. En længere Række interessante Artikler behandler adskillige aktuelle Søfarts-Problemer. Overretssagfører Kr. Thorbjørnson skriver om »Første bergers rett«, Dispacør Henrik Ameln om Sammenstødsansvarsopgørel, Dir. Jantzen om Fragt og alle Betingelser i Følge Certeparti og endvidere om Skibsforsinkelser før Rejsen, Advokat Peter Simonsen om Dødsfragt, Overretssagfører Kr. Thorbjørnson endnu en Artikel om Rederansvar og Bjergeløn, og den tyske Jurist, Dr. Hans Ehlers, Hamburg, skriver om Bevisbyrden i Søforsikringsret.

Bogen slutter med Resuméer af Dommene, Sagregister og en Række Fortegnelser.

Der er ikke Tvivl om at denne nye Aargang af »Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender« vil blive studeret med lige saa stor Interesse som de tidligere; den indeholder en Fylde af Oplysninger, der gør den uundværlig for enhver, der har med Shipping-Forhold at gøre. Den vil da ogsaa sikkert finde Vej til stadig videre Krese.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Københavns Havn

Københavns Havn blev i Februar Maaned anløbet af ialt 1439 Skibe paa tilsammen 519,789 Netto Reg. Tons. Heraf var fra Indlandet 793 Skibe paa tilsammen 154,141 Tons og fra Udlandet 646 Skibe paa tilsammen 365,648 Tons.

Ingen dansk Isbryder til Svalbard

Vi har tidligere omtalt, at en dansk Isbryder eventuelt skulde sendes til Svalbard. Det danske Søfartsministerium havde afgivet Tilsagn om, at man kunde leje en dansk Isbryder for at indhøste Erfaringer med Hensyn til en forlænget Kulafskibningssæson fra Svalbard.

Resultatet er imidlertid blevet, at det norske Finansministerium har nægtet at forelægge Forslag om Bevilling af de direkte nødvendige Midler. Handelsministeriet har sendt Sagen tilbage til Isbryderudvalget uden nærmere Kommentar. Norge skal da formentlig selv bygge sig denne Isbryder.

Fransk russisk Dampskibslinie via København

«Compagnie Generale Transatlantique» har besluttet at oprette en ny Skibsfartrute til Sovjetunionen via København og Gdynia. Ruten vil udgaa fra Le Havre og have Forbindelse med den franske Amerikalinie. Den vil antagelig blive aabnet den 7. Juli.

Mere Statsstøtte til Frankrigs Skibsfart

Den franske Søfartsminister har paa et Møde fornyligt udtalt, at han vil føre en fortsat energisk Politik for Statens Støtte til det franske Skibsfartserhverv. Den gældende Lov om Værn af den frie Skibsfart vil blive udvidet saaledes, at den bliver mere effektiv, og det er Ministerens Agt at arbejde for en Fornyelse af den franske Handelsflaade.

Hvalolie for 130 Mill. Kr. i 3 Maaneder

De norske Hvalfangerselskaber har nu sluttet deres Hvalfangst i Sydishavet, og Skibene bringer den kostbare Hvalolie hjem. I de sidste Dage er der f. Eks. bragt ca. 20,000 Tons Hvalolie i to Skibe til København. Man opgør Værdien af den indvundne Hvalolie til 130 Millioner Kroner, indvundet i de tre Maaneder, Hvalfangsten har været. 7000 norske Sømænd har været beskæftiget ved Hvalfangsten og ombord paa de store Hvalkogerier.

Helsingfors Havn genaabnes

Som tidligere meddelt har Helsingfors Havn helt maattet lukkes paa Grund af de stærke Isskruninger, der stoppede alle Render. De sidste Dage er der dog indtraadt en saa betydelig Forbedring i Situationen, at Søfartsstyrelsen har udsendt Meddelelse om, at Helsingfors Havn genaabnes, og det skete i Lørdags, saa den regulære Trafik, der de sidste Uger har maattet stoppe i Hangö, vil atter blive gennemført helt til Helsingfors. Den store Isbryder »Jääkarhu« vil være stationeret i Sejløbet fra Østersøen ind til Helsingfors og hjælpe de ankomende Skibe.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Januar 1936

Over Danzigs Havn er i Løbet af Januar Maaned udført 201,511 t Kul, deraf til Danmark 32,059 t mod 148,191 t, deraf til Danmark 23,549 t i December Maaned 1935.

Lloyds List's Fragtratetal

Lloyds List's Index for Fragterne i Februar er beregnet til 69.69, hvilket er 2.91 pCt. lavere end Januar. Indexet for Januar var 71.78 og for December 73.74.

Afslutningen i London af Nordatlant Passagertrafiktaalerne

Efter to Dages Drøftelse er London-Konferencen, der omfatter Nordatlantens Passagerrederier, afsluttet uden at man har faaet Aftaler udover dem, der blev truffet i Paris. De der truffede Aftaler, der gik ud paa at forhøje Billetpriisen paa Turistklasse med 3 Dollars, kan nu efter Mødet i London gælde for at være ratificeret, ligesom de gamle Satser for 3. Klasse foreløbig forbliver i Kraft. Der skal være Tale om et nyt Møde i Oktober 1936.

Havnetrafikken paa Dublin 1935

I Aaret 1935 indgik til Dublins Havn ialt 5,338 Skibe med en samlet Tonnage af 2,570,000 B.R.T. mod 5,148 Skibe med 2,597,000 B.R.T. Aaret forud. Øverst stod England og derefter fulgte U.S.A., Nordirland, den irske Fristat, Norge, Danmark og Tyskland.

Københavns Skipperforening

Københavns Skipperforening afholder ordinær Generalforsamling Lørdag den 28. Marts Kr. 3 paa Børsen. Skipperforeningens Enkekasse Mandag den 30. Marts Kl. 14 paa Foreningens Kontor i Holmens Kanal.

Skipperforeningens Regnskab balancerer med 98,366 Kr. og viser et samlet Overskud paa 7,083 Kr.

I Løbet af 1935 er optaget 11 nye Medlemmer, medens 9 Medlemmer er afgaaet ved Døden. Det samlede Medlemsantal er 251.

Sommer-Taksterne i Kieler-Kanalen

Firmnet Zerßen & Co. i Rendsburg gør opmærksom paa, at Vintertillæggene til Afgifterne i Kieler-Kanaleen bortfalder fra og med 1. April, og at dette betyder en Besparelse af 12 pCt. i Udgifterne gennem Kanalen, sammenlignet med Vinterhalvaaret.

Isforholdene ved de finske Havne

Den estniske Stat har stillet sin store Isbryder »Suur-Tõll« til Finlands Disposition mod Betaling af Mandskubets Løn og Brændselsudgifterne i den Tid, den anvendes her. Denne Isbryder vil blive stationeret i Hangö.

Ved Helsingfors vil den kraftige finske Isbryder »Jääkarhu« assistere de ind- og udgaende Skibe. Helsingfors Havn har kun været lukket et Par Uger. Alligevel har en saadan Lukning vist sig at berede Forretningslivet betydelige Ulemper, idet Åbo og Hangö siges at være for smaa til at kunne overkomme den i de senere Aar stadigt stigende Vintertrafik. Tidligere besørgede Hangö sammen med Åbo hele denne Trafik, som imidlertid nu er mangedoblet. Da ca. Halvdelen af hele Landets Import sædvanligt dirigeres til Helsingfors, indser man Nødvendigheden af at koncentrere Kræfterne mere om at holde Hovedstadens Havn aaben selv i svære Isvintre, navnlig da Vintertrafikken paa Helsingfors Havn teknisk set ikke skal være sværere at gennemføre end paa Hangö. Der har derfor været vedholdende Diskussioner om en Komplettering af det for Haanden værende Isbrydermateriale, der nu ikke mere er helt moderne, og de stedfundne Overvejelser vil formentlig resultere i en snarlig Anskaffelse af i det mindste en ny moderne Isbryder.

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Januar Maaned 1936

Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Januar Maaned 1936, udgjorde: Indførsel 67,524,0 Tons, Værdi i Gylden 6,378,648. Udførsel: 440,186,5 Tons, Værdi i Gylden 27,240,960.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i December Maaned androg 69,539,0 Tons, til en Værdi af 7,986,943 G., Udførslen 316,406,0 Tons til en Værdi af 22,653,506 G.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes ca. 2800 Tons Sild, ca. 36,600 Tons Erts, ca. 2800 Tons Svovlkies, ca. 8800 Tons Kul, ca. 2800 Tons Kul, ca. 1100 Tons Melasse, og ca. 1900 Tons Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes ca. 3000 Tons Hvede, ca. 15,000 Tons Rug, ca. 30,000 Tons Byg, ca. 6800 Tons Havre, ca. 2000 Tons andet Korn, ca. 7700 Tons Bælgrugter, ca. 2600 Tons Sædfrø, ca. 21,000 Tons Mel, ca. 253,100 Tons Kul, ca. 12000 Tons vegetabil Fedt, ca. 3600 Tons Oliekager, ca. 4700 Tons Ammoniak, ca. 5400 Tons Gødningstof, ca. 73,800 Tons Træ og ca. 2600 Tons Jern og Staal.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Februar 1936

Rotterdam's Havnetrafik har i Februar 1936 været langt større end i Fjor. Stigningen skyldes et betydeligt større Antal Liniebaade med Ladning, baade indgaende og udgaende. Antallet af Skibe i Ballast var ligeledes større. Ialt ankom 180 (130) Skibe i Ballast (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Februar 1935) og 148 (125) Skibe afgik i Ballast.

Trampbaadene udlossede følgende Ladninger:

	Febr. 1936.	Febr. 1936
Erts	80	80
Korn	47	50
Trælast	5	11
Jordolier	18	13
Kul	25	14
Andre Ladninger	82	62

Ialt afgik 251 (227) mindre Liniebaade, 79 (76) større Liniebaade og 278 (205) Trampskibe, heraf 208 (161) med Kul- eller Koksladninger. Til Italien udklareredes 71 (55) Kulladninger.

For Bunkers anløb 51 (44) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparationer ankom 31 (21) Skibe til Rotterdam og 44 (29) til Schiedam.

I Antwerpen og Hamborg var Skibstrafikken ligeledes betydeligt større end i Februar 1935. Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg var 31.40 pCt. (31.87 pCt.).

Antwerpens Andel steg til 31.44 pCt. (31.08 pCt.).

Oversigt over Antallet af Skibe samt Tonnagemængde, indgaaet til Rotterdam i Februar 1936.

	Antal Skibe	Netto-Tons
U.S.A.	15	50,457
Belgien	2	2,705
Brazil	2	8,932
Danmark	9	25,969
Tyskland	263	367,208
Estland	2	3,445
Finland	15	16,602
Frankrig	47	68,067
Grækenland	28	63,974
Storbritannien	160	311,981
Italien	23	70,032
Jugoslavien	8	22,721
Japan	7	34,652
Letland	2	2,955
Lithauen	1	205
Holland	202	310,199
Norge	61	93,931
Østrig	1	133
Panama	3	18,875
Polen	5	3,828
Portugal	1	3,901
Rumænien	1	1,900
Rusland	14	32,520
Spanien	11	23,801
Sverige	65	73,906
Ialt.	948	1,612,908

Kuludførslen over Gdynias Havn i Januar Maaned 1936

Ifølge en Beretning fra Vicekonsulatet i Gdynia udføres der i Januar Maaned 1936 over Gdynias Havn 522,705,5 Tons Kul — deraf til Danmark 38,122 Tons — mod 372,415,9 Tons — deraf til Danmark 19,376 Tons — i December Maaned.

Helsingfors Havn

Som omtalt andetsteds blev Havnen i Helsingfors genaabnet den 14. ds. Generaldirektøren meddeler, at Issituationen overalt er blevet lettere. Selv Havnene Raumo og Mantyluoto ventes at blive aabne for Skibsfarten i næste Uge.

Ogsaa i Farvandet ved Hangö har Isforholdene bedret sig meget. De fleste Skibe opgives her uden Bugsering at kunne følge Isbryderne i den af dem opbrudte Rende. Kun et Par svagere Baade har maattet anmode om Assistance til Bugsering.

Fra Ruten Åbo-Hangö meldes om stærke Isvanskeligheder, og paa denne Rute maa Fartøjerne endnu bugseres. I Åbo-Stockholm Farten gennemføres Sejladen atter lettere. Isen har spredt sig, saa at Skibene om Dagen uden Vanskelighed kan klare de besværligste Hindringer.

PERSONALIA

70 Aar

Tidligere mangeaarig Skibsfører i Rederiet A. P. Møller, Kaptajn A. J. Nielsen, fyldte 16. Marts 70 Aar. Kap-

tajn Nielsen førte sidst Damperen »Elisabeth Mærsk«, indtil han i 1934 forlod Søen.

40 Aars Jubilæum

Maskinmester *Inguar Hjerrild* fejrede den 17. Marts 40-Aars-Dagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han begyndte som Maskinassistent i Amerikabaaden »Hekla«. I 1898 blev han forfremmet til Undermaskinmester og til 1ste Maskinmester 1911, siden 1932 har han været ansat i Aalborgbaaden »Kjøbenhavn«.

Dødsfald

Kaptajn *Rasmus Svane*, der er født i Aarhus, men som for snart 30 Aar siden tog Bopæl i Amerika, er død i New York, 58 Aar gammel.

I Fjortenaarsalderen gik Rasmus Svane til Søs, og sejlede bl. a. for United Fruit Co., senere for Munson-Kompagniet, der overdrog ham Kommandoen paa et af Liniens store Skibe. Han førte sidst den kombinerede Passager- og Fragtdamper »Western World«, der gaar i Fart mellem New York og Buenos Aires.

I de senere Aar opgav Kaptajn Svane dog de lange, oversøiske Ture.

Grosserer *Joachim Pruhl* er død næsten 79 Aar gammel.

Hans Fader var Kaptajn i D. F. D. S., og han fik her Tilknytning til Søen, og han havde i mange Aar Ledelsen af White Star-Line's Udvandrerkontor i Nyhavn. Desuden var han Formand for Dampskibsselskaberne »Vulcan« og »Mercur«, indtil de likvideredes under Verdenskrigen. Han medvirkede ved Dannelsen af Dampskibsselskabet »Øresund«, da D. F. D. S. solgte sine Øresundsbaade til det nye Foretagende, og han har lige siden da været Delegeret og den danske og den svenske Bestyrelses Tilsynsførende ved »Øresund«s daglige Drift.

25 Aars Jubilæum

Konsul *Chr. Andresen* har i disse Dage fejret 25 Aars Jubilæum som Medlem af The Executive Committee i Baltic & International Maritime Conference, og han blev ved Conferencens Møde i Hamburg forleden hyldet af alle de Tilstedeværende.

BEKENDTGØRELSE

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling *Fredag den 3. April Kl. 15*, Ny Toldbodgade 3, med følgende

DAGSORDEN:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetning.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 19. Marts 1936.

BESTYRELSEN

POSITIONSLISTE PR. 17. MARTS 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. Aalborg, ank. Aalborg 16.3.
s.s. Aalborghus, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Thomsen, ank. Hamburg 12.3.
s.s. Aase, pass. Gibraltar 1.3.
m.t. Aase Mærsk, ank. Batoum 5.3.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Singapore 9.3. til Aden.
s.s. Agnete, ank. Alexandretta 19.2.
s.s. Agnete Mærsk, ank. New Orleans 4.3.
s.s. Alabama, afg. Gøteborg 14.3.
m.s. Alexandra, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Alfa, afg. Grao 9.3.
s.s. Algarve, afg. Lissabon 5.3.
s.s. Alice, ank. Oporto 1.3.
m.s. Almena, ank. London 8.3.
s.s. Alsia, Heindorn, ank. Bangkok 3.3.
s.s. Alssund, Nielsen, ank. New York 4.3.
s.s. Amalienborg, oplagt Aalborg.
m.s. Amerika, Borch, pass. Hanstholm 15.3. til Hull.
m.s. Anglo Mærsk, ank. Curacao 12.3.
s.s. Anna, ank. Goole 8.3.
m.t. Anna Mærsk, afg. Baltimore 3.3.
m.s. Annam, Kragelund, afg. Hongkong 14.3. til Shanghai.
s.s. Anne, pass. Dungeness 5.3.

B

s.s. Argentina, afg. Kbhvn. 3.3.
m.s. Arizona, afg. Bahia 8.3.
s.s. Arnold Mærsk, ank. Aalborg 17.2.
m.s. Asia, Hansen, pass. Perim 15.3. p. R. t. Shanghai.
s.s. Asko, Langlykke, ank. Linni 12.3.
s.s. Aslaug, pass. Gibraltar 27.2.
m.s. Asnæs, pass. Portsmouth 1.3.
m.s. Astoria, Jensen, ank. Baltimore 10.3.
m.s. Australien, Rasmussen, afg. Shanghai 16.3. til Hongkong.
m.s. Asbjorn, Bjarck, 24, 35 N — 112, 43 V p. R. t. Houston.
s.s. Bellona, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. Benedikt, i Ruten Kbhvn.-Linnfjordsstationerne.
m.t. Bente Mærsk, afg. Rotterdam 7.3.
s.s. Bergenhus, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Bes, pass. Holtenu 6.3.
s.s. Betty, afg. Douala 23.2.
s.s. Betty Mærsk, afg. San Juan 5.3.
s.s. Birgit, Vilsmark, rapp. 36, 55 N, 68, 29 V. 13.3.
s.s. Birgitte, rapp. 80 m. N. Lands End 6.3.
s.s. Birte, Pedersen, afg. Boston Mass. 15.3. til Halifax.
s.s. Bodil, afg. Sfax 9.3.
m.s. Boringia, Væring, afg. Colombo 13.3. til Penang.
m.s. Bornholm, Petersen, afg. Madras 21.2.

NYHAVNS SKIBSHANDEL**A. Aldenberg**

Nyt og brugt Skibsinventar, Tovværk, Staalline, Brændselsolie, Smøreolie, Tvist, Maskinpakning, Farve og Aarer. Samt alt i Skibsprovantering. Fortoldet og paa Udførsel.

Nyhavn 13 - Telefon Byen 3214

s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rouen 12.3.
 s.s. *Brasilien*, afg. Madeira 3.3.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Dabou 11.3.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Bayonne 15.3.
 s.s. *Britta*, ank. Immingham 10.3.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. New York 5.3.
 s.s. *Brynhild*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Azores 11.3. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Carmen*, pass. Ushant 6.3.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christi 6.3.
 m.t. *Chastine Mærsk*, afg. Antwerpen 12.2.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Dublin 11.3.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 34, 32 S — 66, 32 Ø 13.3 p. R. t. Southampton.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Philadelphia 12.3.
 s.s. *Cimbria*, ank. Kbhvn. 16.3.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Danzig 14.3.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Cairns Q. 6.3.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Antwerp 26.2.
 s.s. *Cyril*, Larsen, pass. Finisterre 16.3.

D

s.s. *Dagmar*, pass. Gibraltar 7.3.
 m.s. *Danmark*, Hjernerum, ank. Aalborg 15.3.
 s.s. *Delaware*, afg. Portland M. 6.3.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Seaham 10.3.
 s.s. *Douro*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Casablanca 7.3.
 s.s. *Edith*, ank. Helsingør 6.3.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Middlesbrough 5.3.
 s.s. *Egholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Elic*, Lisberg, afg. Newcastle/Tyne 18.3.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Haifa 4.3.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Liverpool 11.3.
 s.s. *Elsborg*, ank. Dublin 14.3.
 s.s. *Else*, afg. Hango 10.3.
 s.s. *Emanuel*, ank. London 16.3.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Durban 4.3.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Wellington 20.2.
 s.s. *Energi*, afg. Stettin 17.3. til Horsens.
 s.s. *England*, afg. Blyth 14.3. til Kbhvn.
 s.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Enigheden*, ank. Cardiff 14.3.
 s.s. *Erindring*, ank. Rønne 6.3.
 s.s. *Erna*, pass. Finisterre 26.2.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Marseilles 16.3.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Cadiz 10.3.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, ank. Castellon 8.3.
 s.s. *Estrid*, afg. Dakar 23.2.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Los Angeles Harb. 10.3. til Panama Kanalen.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, pass. Dondrahead 11.3. p. R. t. Bangkok.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Ushant 15.3.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. C. Finisterre 16.3.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freja*, pass. Ushant 8.3.

G

s.s. *Georgia*, afg. New Orleans 9.3.
 s.s. *Gerda*, afg. Casablanca 11.3.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Danzig 15.3.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 26.2.
 s.s. *Gorm*, afg. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *Grete*, afg. Marseilles 8.3.
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Svendborg 4.3.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17 3. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,20
NEWYORK.....	451,50	AMSTERDAM.....	309,00
BERLIN.....	182,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,10	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	148,30	PRAG.....	18,95
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	86,05

s.s. *Godrun*, ank. Manchester 8.3.
 s.s. *Gunhild*, pass. Dungeness 6.3.
 s.s. *Gunver*, pass. Ushant 4.3.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, pass. 100 m. Nord for Bermuda.
 s.s. *Gyda*, pass. Gibraltar 3.3.

H

s.s. *H. H. Petersen*, afg. Kbhvn. 17.3. til Stettin.
 s.s. *Hafnia*, ank. Methil 14.3.
 s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Huelva 3.3.
 s.s. *Harald*, afg. Kbhvn. 10.3.
 s.s. *Harriet*, ank. Savona 9.3.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Hango 9.3.
 m.s. *Herdis*, afg. Tyne 5.3. til Hamburg.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hilde*, rapp. 35 m. V. for Lands End 23.2. til Jaffa.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Lübeck 1.3.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Champerico 11.3. til Vancouver.
 m.s. *Indien*, afg. Rio de Janeiro 12.3.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Gdynia 13.3.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 22.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Helsingør 7.3.
 s.s. *Inger*, ank. Sele 8.3.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. London 17.3.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. Kbhvn. 21.12.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. New York 6.3.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Kbhvn. 12.3. til Esbjerg.
 m.s. *Jawa*, Skjoldam, afg. Port Sudan 15.3. til Singapore.
 s.s. *Jenny*, ank. Valencia 10.3.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Sevilla 5.3.
 s.s. *Johanne*, afg. Beckton 8.3.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Foldafoss 4.3.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Gibraltar 28.2.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. London 10.3. til Rotterdam.
 s.s. *Jutta*, ank. Valencia 15.2.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Nykøbing F. 14.3.

K

s.s. *Karen Toft*, afg. Antw. forv. 17.3.
 s.s. *Karla*, afg. Cardiff 28.2.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, afg. New York 4.3.
 s.s. *Kirsten*, afg. Casablanca 3.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Oran 23.2.
 s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Danzig 14.3.
 s.s. *Knud*, afg. Haderslev 9.3.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Middlesbrough 16.3.
 s.s. *Laura*, ank. Jaffa 10.3.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 m.s. *Leice Mærsk*, i Fredericia 8.3.
 s.s. *Leza Mærsk*, afg. Casablanca 29.2.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Palestine 29.2.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Hornillo 12.3.
 s.s. *Lilian*, ank. Tupborg 10.3.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Rieme 15.3.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 16.3.
 m.s. *Louisiana*, afg. Moss 10.3.
 m.s. *Lundly*, Lund, afg. Rosario 27.2. til New York.
 s.s. *Lynæs*, pass. Lands End 9.3.

M


s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maja*, afg. Rochester 10.3.

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. *Malaya*, Sørensen, ank. Hamburg 15.3.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Dakar 23.2. til Østafrika.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Batavia 13.3. til Dakar.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie*, ank. Grao 9.3.
 m.t. *Marie Mærsk*, rapp. 31° N. — 73° W. 5.3.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Oporto 29.2. til New York.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Alexandria 6.3.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Minikai 12.3. til Suez.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, afg. Kbhvn. 11.3.
 m.s. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 13.3. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Briton Terry 14.3.
 s.s. *Najaden*, ank. Hango 8.3.
 s.s. *Nancy*, pass. Dungeness 9.3.
 s.s. *Nautic*, ank. Aberdeen 9.3.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, pass. Skagen 16.3. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Nelly*, ank. Rotterdam 10.3.
 s.s. *Neptun*, ank. Curacao 1.3.
 s.s. *Nerma*, ank. London 9.3.
 s.s. *Nevada*, ank. Buenos Ayres 7.3.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Yokohama 18.2.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 3.3.
 s.s. *Niobe*, pass. Ushant 5.3.
 s.s. *Nora Mærsk*, ank. Shanghai 27.2.
 m.s. *Nordbo*, pass. Panama 28.2. p. R. t. Vancouver.
 s.s. *Nordborg*, afg. Casablanca 16.3.
 s.s. *Norden*, ank. New York 24.2.
 m.s. *Nordfærer*, afg. Vancouver 6.3. til Tahu Bar.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Philadelphia 7.3.
 m.s. *Nordhval*, ank. Balboa 28.2.
 m.s. *Nordkap*, ank. Philadelphia 6.3. til New York.
 s.s. *Nordlys*, afg. Rotterdam 8.3. til New York.
 m.s. *Nordpol*, afg. Barbados 3.3. til Grimsby.
 s.s. *Nordsoen*, afg. Oran 10.3.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Buenos Ayres 2.3.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, ank. Dakar 6.3.
 s.s. *Olu Mærsk*, afg. Gdynia 20.2.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Genoa 18.3.
 m.s. *Oregon*, ank. Karulo 8.3.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Danzig 12.3.

P

m.s. *Panama*, Juul-Christensen, pass. Cape Leeuwin 16.2. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Glasgow 13.3.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. Tocopilla 10.3.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Sundastrædet 14.3. p. R. t. Yokohama.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Manila 6.3.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Aalborg 17.3.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Devonport 9.3.

R

s.s. *Randi*, ank. Castellon 7.3.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Burriana 6.3.
 s.s. *Rata*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Seville 15.3.

S

s.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Brighton 3.3.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Saigon 15.3.
 s.s. *Scandia*, ank. Stettin 15.3.

s.s. *Scotia*, ank. Kbhvn. 14.3.
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Carontes 15.3. til Valencia.
 m.s. *Selandia*, Andersen, pass. Panama Kanalen 5.3. p. R. t. Grays Harbour.
 m.s. *Siam*, Nielsen, pass. Finisterre 13.3. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Signe*, ank. Rouen 5.3.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Kbhvn. 15.3.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Vejle 16.3.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. St. John 16.3.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. St. John 7.3.
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien 12.3.
 s.s. *Stal*, Larsen, pass. 12,20 S. — 0(30 Ø. 13.3. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Stella*, afg. New York 7.3.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Yokohama 16.3.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Seishin 15.3. til Panama for Ordre.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Tynen 13.3.
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Helsingør 10.3. nordg.
 s.s. *Svanhild*, afg. Danzig 14.3.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, afg. Antwerp 10.3.
 s.s. *Søborg*, ank. Norresundby 14.3.
 s.s. *Sonderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sonderjydske Havne.

T

m.s. *Tasmania*, Barfoed, afg. Birkenhead 11.3.
 s.s. *Taarnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. New York 17.3.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Aarhus 15.3.
 s.s. *Tekla*, ank. Can 5.3.
 s.s. *Tennessee*, afg. Kbhvn. 9.3.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Odense 14.3. til Danzig.
 s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Yokohama 12.3.
 s.s. *Tove*, ank. Antwerpen 5.3.
 s.s. *Tovell*, Bang, ank. Boston (Mass.) 20.3.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Memel 17.3.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Tuins*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Buenos Aires 16.3. til Rosario.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, pass. Christobal 10.3.
 s.s. *Uranienborg*, afg. New Orleans 1.3.

V

s.s. *Vendia*, ank. Burntisland 16.3.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Kiel 6.3.
 s.s. *Viborg*, ank. Valencia 7.3.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Sønderborg 15.3.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, afg. Jaffa 2.3. til London.
 s.s. *Virginia*, ank. Santos 8.3.
 m.s. *Vistula*, Kbhvn.-Oslo-Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 15.3. til Bordeaux.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Ghent 16.3.

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

 Telefon 2070 · 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 — 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebedding 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.

Toldbodens Motorfærge og ransportforretning

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

ALFRED CHRISTENSEN

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

Rederi, Befragtning og Klarering Bunkerkul

Regelmæssig Linie, Goole—København

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



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

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

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 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 13778.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

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 PRISER

1, Brazil Street... Manchester
7, Chapel Street... Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/3, Swan Arcade,
Broadway... Bradford
"York House",
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock... Immingham

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 18. Marts 1936.

Nr. 11.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Tillæg Nr. 1 til *Fortegnelse over danske og islandske Fyr- og Taagesignalstationer (A) samt Radiofyr og Underrandssignalstationer (B). 1934.* Pris: Kr. 0,50.

I. Østersøen.

689. Sverige. Kalmarsund. Borgholm. Ledefyr forsynet med Dagmærker.

(U. f. s. Nr. 11/728. Stockholm 1936.)

Baakerne til *Borgholm* Ledefyr er blevet forsynet med hvide Trekanter som Dagmærker, Bagbaaken med en Trekant med Spidsen nedad og Forbaaken med en Trekant med Spidsen opad.

c. 56° 53' N. 16° 39' E.

690. Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 11/727. Stockholm 1936.)

Korsholm Fyr paa c. 58° 40' N. 17° 08' E. er slukket for Vinterperioden.

691. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Brödstycket Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 11/725. Stockholm 1936.)

I Løbet af første Halvdel af 1936 vil *Brödstycket* Fyr paa c. 59° 25',₅ N. 18° 24',₅ E. blive forandret saaledes, at det vil lyse, som følger:

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 310° til 42°. | 4. Hvidt i Pejl. fra 108° til 135°. |
| 2. Rødt i — - 42° - 78°. | 5. Rødt i — - 135° - 180°. |
| 3. Grønt i — - 78° - 108°. | |

Iøvrigt uforandret.

692. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Tjärven Fyr. Rød Lysvinkel indlægges.

(U. f. s. Nr. 11/723. Stockholm 1936.)

I Løbet af den første Halvdel af 1936 vil der i *Tjärven* Fyr paa c. 59° 47',₈ N. 19° 22',₅ E. blive indlagt en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 298° og 348°. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 268.)

693. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 11/719, 11/720 og 11/721. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Högbonden c. 62° 52' N. 18° 28' E. *Flasan. Rone Flase. Örnköldsvik, östra og västra. Bonässund. Skommarkuten. Råskärsön. Skag.*
694. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Yttergrund c. 61° 59' N. 21° 18' E. *Sebskär* c. 61° 29' N. 21° 21' E.
(E. f. S. Nr. 8/460 og 8/520 1936.)
695. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Nurmes c. 61° 12' N. 21° 20' E. *Isokari (Enskär)* c. 60° 43' N. 21° 01' E.
(E. f. S. Nr. 9/540 1936.)
696. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 7/266. Helsingfors 1936.)
Utö hamnfyr paa c. 59° 47' N. 21° 22' E. er slukket for Vinterperioden.
697. (T). Finland. Finske Bugt. Porkkala-Kallbåda. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 7/258. Helsingfors 1936.)
Taagesignalet ved *Porkkala-Kallbåda* Fyr paa c. 59° 52' N. 24° 18' E. er indtil videre ude af Virksomhed.
698. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 7/259. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Rödakon c. 60° 00' N. 24° 33' E. *Mickelskär övre og nedre. Grimsholm. Smultrongrund. Röngrund. Porkkala lotsstuga. Porkkala Bifyr. Porkkala södra Bifyr. Långörn. Stora Träskö. Stora Träskö övre og nedre. Makiluoto övre og nedre.*
699. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Helsingfors. Gråhara Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 7/251. Helsingfors 1936.)
Gråhara Fyr paa c. 60° 06' N. 24° 59' E. er slukket for Vinterperioden.
700. Finland. Finske Bugt. Gråhara. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 7/252. Helsingfors 1936.)
Gråhara Lodsudkigsstation er lukket for Vinterperioden.
701. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 7/256 og 7/257. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Bleholm övre og nedre c. 60° 10' N. 24° 58' E. *Långörn. Väster Svartö. Mjölö. Hamngrund. Tirgrund. Rönnskär övre og nedre. Likgrund. Drumsö. Uttergrund. Kata-anokka (Skatuuden). Blåbärslundet (Mustikkamaa) övre og nedre.*
702. Finland. Finske Bugt. Ruuskeri (Rödsjär). Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 7/253. Helsingfors 1936.)
Ruuskeri Fyr paa c. 59° 58' N. 26° 41' E. er slukket for Vinterperioden.
703. Finland. Finske Bugt. Suursaari. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 7/254 og 7/255. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Hoglands södra c. 60° 01' N. 27° 00' E. *Hoglands norra övre.*

701. (T). Danzigomraadet. Neufahrwasser Anduvning. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(Meddelelse fra det kgl. danske Generalkonsulat i Danzig.)

Undervandstaagesignalet c. 1 Sm SE. for Anduvningstønden *Neufahrwasser* Lys-tønde paa c. $54^{\circ} 26' N.$ $18^{\circ} 39' E.$ er for Tiden ude af Virksomhed.

705. Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Nærmere Oplysning om Taagesignal.

(N. f. S. Nr. 9/808. Berlin 1936.)

Lufttaagesignaler fra N.-Enden af Hovedbølgebryderen paa $54^{\circ} 32' 10'' N.$ $18^{\circ} 33' 58'' E.$, ved S.-Siden af Hovedindløbet, kan ogsaa afgives med en elektrisk Membransender, Tonehøjde 300 c/s. Signalet er Bogstaverne TS hver $1^m. 30^s.$, Tone $6,3^s.$, Pause $3,8^s.$, Tone $1,0^s.$, Pause $1,3^s.$, Tone $1,3^s.$, Pause $1,3^s.$, Tone $1,3^s.$, Pause $1^m. 13,7^s.$ Signalet med Membransenderen begynder i samme Øjeblik som Radiopejsignalet, hvorfor det kan benyttes til Afstandsbestemmelse.

Signaler med Membransender gives kun, naar Sirenen, Tonehøjde 500 c/s, ikke er i Orden.

Begge Apparater lyder kun samtidig under Storm og i Snevejr.

706. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Red. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 9/807. Berlin 1936.)

En sort-hvid-sort Lys- og Fløjtetønde „GS“ med S.-Topbetegnelse, og som viser rødt Et-Blink hver $6^s.$, er udlagt paa c. $54^{\circ} 32',6 N.$ $18^{\circ} 36',7 E.$, ved Kanten af 10 m Dybden NNE. for Lys- og Klokketønden „GD“.

(E. f. S. Nr. 10/627 1936. Kort Nr. 269.)

707. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Red. Ankerplads.

(N. f. S. Nr. 9/806. Berlin 1936.)

N.-Grænsen for Ankerpladsen paa *Gdynia* Red falder nu sammen med Breddeparallellen gennem Fyret paa N.-Enden af Hovedbølgebryderen paa S.-Siden af Hovedindløbet: $54^{\circ} 32',2 N.$

708. Polen. Schwedenberge Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 9/809. Berlin 1936.)

Schwedenberge Fyr paa $54^{\circ} 37' 41'' N.$ $18^{\circ} 49' 21'' E.$ er tændt. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $4^s.$ (Fyret vil ikke, som tidligere meddelt, bliveforandret senere). Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 2/99 1936. Kort Nr. 269.)

709. Tyskland. Sommerafmærkning.

✻ (N. f. S. Nr. 11/1113. Berlin 1936.)

Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkningen er paabegyndt.

710. Tyskland. Swinemünde. Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 11/1037. Berlin 1936.)

De tidligere Topbetegnelser, Dobbeltkegler (Rhomber), vil ved Foraarsudlægningen uden nærmere Meddelelse blive fjernet fra de røde Spirtønder ved Hoved- og Sideløb i *Swinemünde* Omraadet.

Rød Spirtønde A: $53^{\circ} 56' (27'') N.$ $14^{\circ} 16' (37'') E.$

(Kort Nr. 280.)

711. Tyskland. Zinnowitz og Swinemünde Anduvning. Somærker flyttes.

(N. f. S. Nr. 11/1041. Berlin 1936.)

Nedennævnte Tønder vil ved Foraarsudlægningen uden nærmere Meddelelse blive flyttet til følgende Pladser:

1. *Zinnowitz-Bank Nord* til $54^{\circ} 06' 18'' N.$ $13^{\circ} 58' 35'' E.$
2. *Vineta-Bank Nord* - $54^{\circ} 05' 28'' N.$ $14^{\circ} 00' 03'' E.$
3. *Koserow-Bank Nord* - $54^{\circ} 04' 26'' N.$ $14^{\circ} 01' 55'' E.$
4. *Koserow-Bank Ost* - $54^{\circ} 03' 31'' N.$ $14^{\circ} 03' 28'' E.$
5. *Westerggrund Nord* - $53^{\circ} 56' 44'' N.$ $14^{\circ} 16' 01'' E.$

(Kort Nr. 280.)

712. Tyskland. Stubbenkammer Lys-, Fløjte- og Klokketønde inddraget for Is.
(Telegram fra Marineoberkommando. Berlin.)
Lys-, Fløjte- og Klokketønde *Stubbenkammer* paa c. 54° 36' N. 13° 42' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.

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

713. Danmark. Sundet. Kongedyb. Tønder genudlagt.
Nedennævnte grønne Spidstønder er atter udlagt paa Plads:
Trekroner NE. c. 55° 42',₂ N. 12° 37',₃ E. *Trekroner NW.* *Trekroner SE.* *Mellemfort N.* *Mellemfort SE.*
(E. f. S. Nr. 8/524 1936.)
714. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Afmærkning atter i Orden.
Afmærkningen i *Kalveboderne* er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 6/335 1936.)
715. (P). Sverige. Sundet. Vens NW.-Rev. Lys- og Fløjtetønde flyttes. Nyt Sønærke udlægges.
(U. f. s. Nr. 47/3279. Stockholm 1935.)
Ved Foraarsudlægningen 1936 sker følgende Forandringer i Afmærkningen ved *Vens NW.-Rev.*:
1. Lys- og Fløjtetønden *Vens nordvästra rev* paa c. 55° 55',₁ N. 12° 39',₅ E. flyttes til 55° 55',₁₀ N. 12° 39',₁₅ E.
2. En sort Stage med 1 Ballon udlægges paa 55° 55',₁₂ N. 12° 39',₈₀ E., ved N.-Siden af en 3,₅ m Grund.
(Kort Nr. 312, 210, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 259.)
716. (P). Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 1/10. Stockholm 1936.)
I Løbet af den første Halvdel af 1936 vil der i *Haken Fyr* paa c. 55° 54',₆ N. 12° 43',₇ E. blive indlagt en grøn Lysvinkel med Gruppe-Formærkelser mellem Pejlingerne 136° og 144° samt en rød Lysvinkel med Gruppe-Formærkelser mellem Pejlingerne 355° og 5°. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.
(Kort Nr. 312, 210, 278 og 211. Danske Lods, Side 259.)
717. Sverige. Sundet. Landskrona. Lystønder og Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 11/739. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Tønder er genudlagt paa Station:
Lystønderne Pillhaken og *Norra Haken.* Klokketønden *Pillhaken.*
c. 55° 52',₁ N. 12° 47',₅ E.
(E. f. S. Nr. 10/631 1936.)
718. (P). Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö vågbrytarebank Fyr og Malmö inre Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 4/195. Stockholm 1936.)
I Løbet af 1936 sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen ved Indsejlingen til *Malmö*:
I. *Malmö vågbrytarebank Fyr* paa c. 55° 37',₅ N. 12° 58',₇ E. forandres til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s. Flam-mens Højde: c. 11 m. Synsvidde: 11 Sm. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa Beton-fundament. Fyret skal lyse, som følger:
- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra 42° til 55°. | 7. Grønt i Pejl. fra 129° til 137°. |
| 2. Hvidt i — - 55° - 57°. | 8. Hvidt i — - 137° - 150°. |
| 3. Rødt i — - 57° - 68°. | 9. Rødt i — - 150° - 216°. |
| 4. Grønt i — - 68° - 78°. | 10. Grønt i — - 216° - 222°. |
| 5. Hvidt i — - 78° - 90°. | 11. Grønt, uforst. i Pejl. fra 222° til 42°. |
| 6. Rødt i — - 90° - 129°. | |

II. *Malmö inre Fyr* paa c. $55^{\circ} 36'_{,8}$ N. $12^{\circ} 59'_{,0}$ E. forandres til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver $12\frac{1}{2}^s$. Fyret bliver synligt i Pejlinger fra c. 144° til c. 170° . Iøvrigt uforandret.

A n m. Efter Forandringen af de i I og II nævnte Fyr kommer Grunden *Pinhätten* til at ligge i rødt Lys fra *Malmö rågbrytarebank Fyr* og i hvidt Lys fra *Malmö inre Fyr*.

(Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 287 og 288.)

719. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskor Fjord. Afmærkning atter i Orden. Afmærkningen i *Skælskor Fjord* er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 8/476 1936.)

720. Danmark. Lille-Bælt. Baago Fyr SE. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget. Vraget af Stenfiskeren *Erling*, der laa sunket c. 150 m SE. for *Baago Fyr*, er nu fjernet og den udlagte Vragvager inddraget. Dybden paa Stedet er som angivet i Kortet. *Baago Fyr*: $55^{\circ} 17' 44''$ N. $9^{\circ} 48' 09''$ E.
(E. f. S. Nr. 9/567 1936. Kort Nr. 318 og 241.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat. Limfjorden og Skagerrak.

721. Danmark. Kattegat. Samsø E. Besser Rev. Oplysning om Vrag. Mindste Dybde over Vraget af Motortjalken *Anna*, der ligger sunket i 27 m Vand paa $55^{\circ} 53'$ ($11''$) N. $10^{\circ} 43'$ ($40''$) E., er nu 14 m. Vraget er indtil videre afmærket med en lille Træbøje.
(E. f. S. Nr. 3/167 1936. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280.)

722. (P). Sverige. Kattegat. Vingaskär Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 2/88. Stockholm 1936.)
I Løbet af 1936 forandres *Vingaskär Fyr* paa c. $56^{\circ} 25'_{,5}$ N. $12^{\circ} 35'_{,5}$ E. til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s . Samtidig erstattes det nuværende Fyrhus med en hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament. Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 247, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 229.)

723. (P). Sverige. Kattegat. Indsejlingen ved St. Oset. Dynan SW. Sømærke udlægges.
(U. f. s. Nr. 47/3280. Stockholm 1935.)
Ved Foraarsudlægningen 1936 udlægges en Stage med Kost paa $57^{\circ} 45'_{,20}$ N. $11^{\circ} 35'_{,95}$ E., ved SW.-Siden af Grunden *Dynan*.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

724. (T). Norge. Varangerfjorden. Vadsø Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 7. Oslo 1936.)
Taagesignalet ved *Vadsø Fyr* paa c. $70^{\circ} 04'$ N. $29^{\circ} 44'$ E. er ude af Virksomhed for et Tidsrum af c. 14 Dage.

725. Norge. Marstenen Fyr. Radiofyr's Tonefrekvens forandret.
(B. f. F. Nr. 7. Oslo 1936.)
Tonefrekvensen i *Marstenen* Radiofyr paa c. $60^{\circ} 08'$ N. $5^{\circ} 01'$ E. er nu 846 c/s.

726. (P). Norge. Stavangerfjorden. Østre Plentingrum. Lystønde udlægges. Afmærkning forandres.
(B. f. F. Nr. 6. Oslo 1936.)
1. Omkring den 1. April d. A. udlægges paa S.-Siden af *Østre Plentingrum* paa $58^{\circ} 58' 27''$ N. $5^{\circ} 44' 22''$ E. en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s , Blink c. $0_{,5}^s$, Mørke c. $4_{,5}^s$.
2. Samtidig med Udlægningen af den i (1) nævnte Lystønde inddrages den sort- og rødmaalede Stage midt paa *Plentingrummen*, og en sort Stage udlægges paa N.-Siden af Grunden.

727. Tyskland. Sommerafmærkning.
(N. f. S. Nr. 11/1114. Berlin 1936.)
Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkningen er paabegyndt.

728. (T). Tyskland. Jade. Wangeroog. Skydeøvelser. Aussen Jade Fyrskibs Plads midlertidig foranderlig.

(B. a. Z. Nr. 57/606. 's-Gravenhage 1936.)

I Forbindelse med Skarpskydningsøvelser, der afholdes paa *Wangeroog* fra den 30. Marts—4. April, 12. Maj—23. Maj og 8. Juni—12. Juni, daglig mellem Kl. 0800 og Kl. 2400, kan det forekomme, at Fyrskibet *Aussen Jade* midlertidig flyttes til c. $53^{\circ} 55' N.$ $7^{\circ} 58' E.$ (Denne Flytning meddeles fra Fyrskibet pr. Radio).

I den Tid Fyrskibet er flyttet, er der paa Fyrskibets oprindelige Plads paa $53^{\circ} 51' 59'' N.$ $7^{\circ} 55' 23'' E.$ udlagt en hvid Spidstønde mærket „*Aussenjade*“.

729. England. Humber. Middle Fyrskib. Grund.

(N. t. M. Nr. 484. London 1936.)

En Grund med 5, m Vand rapporteres at ligge mellem *Middle* Fyrskib paa c. $53^{\circ} 36' N.$ $0^{\circ} 01' W.$ og et Punkt c. $0,2$ Sm 152° fra nævnte Fyrskib.

(Kort Nr. 264.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

730. (T). Portugal S.-Kyst. Faro—Olhão. Cabo de Santa Maria Forfyr midlertidig slukket.

(N. f. S. Nr. 8/740. Berlin 1936.)

Cabo de Santa Maria Forfyr, hvidt Fyr med Gruppe-Formærkelser, paa c. $36^{\circ} 58' N.$ $7^{\circ} 52' W.$ er for Tiden slukket.

731. Spanien SW.-Kyst. Puerto de Santa Maria. Oplysning om Afmærkning og Dybde i gravet Rende.

(N. f. S. Nr. 8/741. Berlin 1936.)

1. Nedennævnte Lystønder er udlagt, som følger:

- En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink, paa $36^{\circ} 34' 31'' N.$ $6^{\circ} 14' 29'' W.$
- En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink, paa $36^{\circ} 34' 52'' N.$ $6^{\circ} 14' 03'' W.$
- En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink, paa $36^{\circ} 35' 15'' N.$ $6^{\circ} 13' 40'' W.$

2. Den gravede Rende i Retning af Tøndernes Beliggenhed (41°) er 3 m dyb.

732. Afrika W.-Kyst. Portugisisk Guinea. Geba Floden. Arcas Farvandet. Oplysning om Dybde.

(N. f. S. Nr. 8/742. Berlin 1936.)

I *Arcas* Farvandet er for nylig ved Lavvande maalt Dybder indtil $5,8$ og 6 m.
Roches Pedralva Fyr: c. $11^{\circ} 38' N.$ $15^{\circ} 44' W.$

733. Afrika W.-Kyst. Angola. Kongo Munding. Ponta Padrão (Shark Point) Fyr. Synsvidde forandret.

(N. f. S. Nr. 8/745. Berlin 1936.)

Ponta Padrão Fyr paa c. $6^{\circ} 04' S.$ $12^{\circ} 20' E.$ har nu en Synsvidde af 8 Sm.

734. Nova Scotia. Liverpool Bugt. Oplysning om Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 384. London 1936.)

1. Den sorte og hvide, lodret stribede Lys- og Fløjtetønde „*Liverpool*“, der viser hvidt Et-Blink, er flyttet c. $0,6$ Sm SE. efter og ligger nu paa c. $44^{\circ} 00' N.$ $64^{\circ} 36' W.,$ $2,22$ Sm 150° fra *Coffin Island* Fyr.

2. En sort og hvid, lodret stribet Klokketønde er udlagt $1,56$ Sm 269° fra *Coffin Island* Fyr.

735. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Block Island Sound. Montauk Point. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 383. London 1936.)

Taagesignalet ved *Montauk Point* Fyr paa c. $41^{\circ} 04' N.$ $71^{\circ} 51' W.$ er forandret til Et-Stød hver $15^s.$

736. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Sandy Hook Point Fyr midlertidig flyttet.
(N. t. M. Nr. 7/386. Washington 1936.)
Sandy Hook Point Fyr er midlertidig flyttet 106,7 m i Retningen 286°. c. 40° 28' N. 74° 01' W.

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

737. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 7/397. Washington 1936.)
Ved en Opmaaling den 23. Januar d. A. fandtes Dybden ved Middellavvande i Ledelinien til *South Pass* at være 9,45 m (31 ft.). c. 29° 00' N. 89° 10' W.
(E. f. S. Nr. 6/355 1936.)
738. Mexiko. Vera Cruz Anduvning. Verde Island. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 8/463. Washington 1936.)
Verde Island Fyr paa c. 19° 12' N. 96° 04' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 8^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 3^s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 4/241 1936.)
739. Guadeloupe. Pointe à Pitre. Oplysning om Lods.
(N. t. M. Nr. 8/466. Washington 1936.)
Lodsstationen paa *Gozier Island* paa c. 16° 12' N. 61° 30' W. er flyttet til *Pointe à Pitre*.
Skibe bestemt til *Pointe à Pitre* bør radiere til Havnekaptajnen der og angive Tiden for Ankomsten til den E.-lige Lystønde paa *Mouchoir Carré* paa c. 16° 11' N. 61° 32' W., hvor Lodsens da vil afvente Skibet.
Skibe, der ikke er forsynet med Radio, skal afgive de sædvanlige Signaler for Lods, naar de ankommer til forannævnte Lystønde. Disse Signaler vil da blive meddelt til Havnekaptajnen af den nye Havnebaad, fra hvilken der holdes konstant Udkig.
740. Brasilien. Rio de Janeiro. Vrag.
(N. t. M. Nr. 466. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 22° 52' S. 43° 11' W., 1,5 Sm 295° fra *Parcel das Feiticeiras* Fyr.
741. Brasilien. Rio de Janeiro. Forskellige Arbejder.
(N. t. M. Nr. 472. London 1936.)
I Løbet mellem *Ilha de Villegagnon* og *Punta do Calabouco* er forskellige større Arbejder under Udførelse. c. 22° 55' S. 43° 09' W.
742. Argentina. Puerto Santa Cruz. Banke.
(N. t. M. Nr. 471. London 1936.)
En Banke, der er tør ved Lavvande, er ved at danne sig paa c. 50° 10' S. 68° 16' W., 3,4 Sm 101° fra *Santa Cruz* Fyr.
743. Syd-Amerika W.-Kyst. Galapagos Islands. Chatham Island. Fyr nedlagt. Skær.
(N. t. M. Nr. 440. London 1936.)
1. Det hvide, faste Fyr paa c. 0° 54' S. 89° 36' W., tæt E. for Inderenden af Pieren i *Wreck Bay*, er permanent nedlagt.
2. a. Skær i Overfladen findes flere forskellige Steder paa *Schiavoni Reef*. c. 0° 53' S. 89° 37' W., c. 0,6 Sm 250° fra *Lido Point*.
b. Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa c. 0° 41' S. 89° 22' W., 2,0 Sm 360° fra *North Cape*.

744. **Colombia W.-Kyst. Buenaventura Floden. Palmas Island Fyr. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 8/471. Washington 1936.)
Den røde Lysvinkel i *Palmas Island Fyr* paa c. $3^{\circ} 53' N.$ $77^{\circ} 22' W.$ er fjernet, saaledes at Fyret nu viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s . Synsvidde: 16 Sm.
745. **Panama. Bugt. Isla del Rey. Bahia Santelmo. Skær.**
(N. t. M. Nr. 498. London 1936.)
Et Skær i Overfladen ligger paa c. $8^{\circ} 17' N.$ $78^{\circ} 53' W.$, $1,8$ Sm 292° fra NW.-Spidsen af *Isla Santelmo*.
746. **Costa Rica. Nicoya Bugt. Fyr tændt. Baake opført.**
(N. t. M. Nr. 118. London 1936.)
1. Paa $10^{\circ} 01' 48'' N.$ $85^{\circ} 07' 20'' W.$, c. 2 Sm E. for *Bocana Head*, er paa *A Heap of Oysters* tændt et Fyr, *Sombrero Negro*, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s . Flammens Højde: 6 m. Rundt Betontaarn.
2. Paa N.-Siden af Indløbet til *Morote Floden* er $2,5$ Sm 270° fra (1) tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s .
3. c. 2 Sm SE. for *Duck Point* er $11,2$ Sm 84° fra (1) tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 7^s .
4. En Baake er opført midt paa *Oyster Island* paa c. $10^{\circ} 08' N.$ $85^{\circ} 08' W.$

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

747. **Spanien. Albir Point. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 382. London 1936.)
En Vrag, der er farligt for Sejladser, ligger sunket paa c. $38^{\circ} 34' N.$ $0^{\circ} 03' W.$, $0,42$ Sm 53° fra *Albir Point Fyr*.
748. **(P). Sardinien N.-Kyst. Isola Spargi SSW. Secca Corsara. Lystønde udlægges.**
(A. a. N. Nr. 10/29. Genua 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges som Afmærkning for *Secca Corsara* en Lystønde i 10 à 17 m Vand paa c. $41^{\circ} 13',4 N.$ $9^{\circ} 20',2 E.$ Fyrkarakteren bliver rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.
749. **Sardinien. Isola Rossa (Bosa). Fyrs Synsvidde.**
(A. a. N. Nr. 39/97. Genua 1936.)
Fyret paa S.-Enden af *Isola Rossa* paa c. $40^{\circ} 17' N.$ $8^{\circ} 29' E.$ har en Synsvidde af 15 Sm.
750. **Sardinien W.-Kyst. Oristano Bugt. Capo San Marco. Fyrs Plads.**
(A. a. N. Nr. 21/41. Genua 1936.)
Capo San Marco Fyr ligger c. 270 m N. for den i Kortet angivne Plads og 1350 m 193° fra *Torre San Giovanni di Sinis*.
c. $39^{\circ} 52' N.$ $8^{\circ} 26' E.$
751. **Italien W.-Kyst. Genua. Tønde udlagt. Grund.**
(N. f. S. Nr. 10/949. Berlin 1936.)
1. En hvid- og sortstribet, halvkugleformet Tønde med Spir er udlagt paa c. $44^{\circ} 24',2 N.$ $8^{\circ} 52',4 E.$, 230 m 230° fra Fyret paa Hovedet af *Molo Principe Umberto*.
2. En Stenblok med 12,5 m Vand ligger 105 m 275° fra det i (1) nævnte Fyr.
752. **(T). Italien W.-Kyst. Camogli Red. Punta Chiappia SW. Tønder midlertidig udlagt.**
(A. a. N. Nr. 26/66. Genua 1936.)
Fire røde, cylindriske Tønder er midlertidig udlagt paa c. $44^{\circ} 18',5 N.$ $9^{\circ} 07' E.$, c. $1,5$ Sm SW. for *Punta Chiappia*.

- 753. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Neapel. Lystønde inddraget. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 24/59. Genua 1936.)
1. Lystønden paa c. $40^{\circ} 49',_8$ N. $14^{\circ} 16',_6$ E., ud for E.-Enden af den fritliggende Bølgebryder ved E.-Enden af *Molo San Vincenzo*, er permanent inddraget.
2. Paa E.-Enden af den i (1) nævnte fritliggende Bølgebryder er tændt et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 9 Sm.
- 754. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Tropea. Lystønde udlagt.**
(A. a. N. Nr. 39/99. Genua 1936.)
En Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$, er udlagt paa c. $38^{\circ} 41'$ N. $15^{\circ} 54'$ E., 376 m 15° fra Fyret paa Hovedet af *Tropea Mole*.
- 755. Sicilien. Porto di Trapani. Ankringsforbud.**
(A. a. N. Nr. 335/919. Genua 1935.)
Det er alle Handelsskibe forbudt at ankre ud for *Viale Ammiraglio Staiti* Kaj i et Omraade af 140 m Længde (fra E.-Hjørnet af Mølen ud for Karantæneanstalten til Kajfremspringet ud for Havnekontoret) og 200 m Bredde.
Alle Skibe skal ankre E. for dette Omraade og kun i yderste Nødstilfælde S. derfor, d. v. s. i mere end 200 m Afstand fra Kajen, saaledes at Ankerkæderne ikke berører det forbudte Omraade.
c. $38^{\circ} 01'$ N. $12^{\circ} 30'$ E.
- 756. Sicilien. Isola delle Correnti. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 28/79. Genua 1936.)
Isola delle Correnti Fyr paa c. $36^{\circ} 39'$ N. $15^{\circ} 05'$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s , Blink $1,5^s$, Mørke $2,5^s$.
- 757. Italien SE.-Kyst. Porto di Gallipoli. Ankerplads.**
(A. a. N. Nr. 11/34. Genua 1936.)
Naar Tunfiskenetten ligger ude, ankrer de Skibe, der ikke kan løbe ind i Havnen, sædvanligvis W. for Forbindelseslinien *Secca del Rafo* — Molehovedet.
c. $40^{\circ} 04'$ N. $17^{\circ} 59'$ E.
- 758. Italien SE.-Kyst. Capo Santa Maria di Leuca WNW. Torre Mozza skiftet Navn.**
(A. a. N. Nr. 12/37. Genua 1936.)
Torre Mozza paa c. $39^{\circ} 51',_5$ N. $18^{\circ} 10',_0$ E. benævnes fremtidig *Torre dell' Omomorlo*.
- 759. Ægæiske Hav. Kavalla Bugt. Kalamitsa Islands. Fyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 480. London 1936.)
De to, hvide og røde, faste Fyr paa *Kalamitsa Islands* er permanent nedlagt.
c. $40^{\circ} 55'$ N. $24^{\circ} 24'$ E.
- 760. Rusland. Sorte Hav. Cape Fontana. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 276. London 1936.)
Paa c. $46^{\circ} 23'$ N. $30^{\circ} 45'$ E., c. 0,17 Sm 161' fra *Cape Fontana* Fyr, er oprettet et Radiofyr, der med Bølgelængde 368 kc/s (815 m) under Taage hver 6^m udsender følgende Signal:
Bogstavet U 2^m .
Pause 4^m .
Periode 6^m .
Rækkevidde: c. 40 Sm.
- 761. Rusland. Sorte Hav. Bug. Nikolajev. Forbudt Omraade.**
(N. f. S. Nr. 10/976. Berlin 1936.)
Det er forbudt alle Skibe uden Undtagelse at opholde sig eller navigere i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
a. $46^{\circ} 59' 42''$ N. $31^{\circ} 59' 36''$ E. d. $46^{\circ} 59' 18''$ N. $31^{\circ} 59' 00''$ E.
b. $46^{\circ} 59' 54''$ N. $31^{\circ} 58' 45''$ E. e. $46^{\circ} 58' 54''$ N. $31^{\circ} 59' 27''$ E.
c. $46^{\circ} 59' 24''$ N. $31^{\circ} 58' 27''$ E.
Punkterne a, b, c og d er hver afmærket med en hvid- og sortmalet Spirtønde.

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

762. Røde Hav. Eritrea. Massaua N. Secca Oreste. Lystønde udlagt.
(A. a. N. Nr. 338/143. Genua 1935.)
Paa *Secca Oreste* er paa $15^{\circ} 48' 13''$ N. $39^{\circ} 28' 38''$ E. udlagt en Lystønde, der viser rødt Et-Blink.
763. Røde Hav. Eritrea. Isola Madote. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 24/58. Genua 1936.)
Isola Madote Fyr paa c. $15^{\circ} 35'$ N. $39^{\circ} 46'$ E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $8,5^s$. Synsvide: 15 Sm.
764. Røde Hav. Eritrea. Isole Assarca. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 31/88. Genua 1936.)
Isola Assarca S. Fyr paa c. $15^{\circ} 32'$ N. $39^{\circ} 55'$ E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s . Synsvide: 7 Sm.
765. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Oplysning om magnetisk Forstyrrelse.
(N. t. M. Nr. 439. London 1936.)
Den magnetiske Forstyrrelse, der i Kortet er angivet at findes paa c. $30^{\circ} 27'$ N. $48^{\circ} 07'$ E., eksisterer ikke.
766. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Hor al Amaya. Forbudt Ankerplads.
(N. t. M. Nr. 240. London 1936.)
1. Det er forbudt at ankre N. for en Linie trukket i Kortet i Retningen 110° fra Semaforen i en Afstand af 7 Sm.
Semaforen: c. $29^{\circ} 50'$ N. $48^{\circ} 43'$ E.
2. Den tidligere Grænse for det forbudte Ankringsomraade er ophævet.
767. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Hor al Amaya. Fyrbelysning forandret.
(N. t. M. Nr. 463. London 1936.)
1. Paa c. $29^{\circ} 52'$ N. $48^{\circ} 46'$ E., $1,36$ Sm 101° fra Vandstandsmaaleren, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s . Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvide: 5 Sm. Rundt Taarn paa Pæle med hvid Trekant.
2. Lystønden *Hor al Amaya*, c. $0,4$ Sm 285° fra (1), er permanent inddraget.
768. Afrika E.-Kyst. Pemba Island. Ras Kegomacha Fyr. Synsvide forandret.
(N. f. S. Nr. 9/869. Berlin 1936.)
Synsvidden for hvidt Lys i *Ras Kegomacha* Fyr paa c. $4^{\circ} 53'$ S. $39^{\circ} 41'$ E. er 15 Sm.
769. Malacca Halvøen W.-Kyst. Goh Lantar. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. II/28. Bangkok 1936.)
Fyret paa den lille Ø paa $7^{\circ} 28' 00''$ N. $99^{\circ} 05' 00''$ E., S. for *Pulo Lantar* nedlægges permanent den 25. Marts d. A.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

770. Sunda Øerne. Billiton Island. Langkuas Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 482. London 1936.)
Langkuas hvide, faste Fyr med Et-Blink paa c. $2^{\circ} 32'$ S. $107^{\circ} 37'$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 2^m . Flammens Højde: 61 m. Synsvide: 20 Sm. Hvidt Taarn.

771. **Kina. Chu-san Øhav. Wolf Bay. Skær.**
(N. t. M. Nr. 34. Shanghai 1936.)
Et Skær, der rager 0,8 m over Vandet ved Lavvande, ligger paa c. 29° 51' N. 122° 24' E., 2,56 Sm 289¼° fra Toppen (98) af *Pillar Rock*.
772. **Kina. Kwantung Halvø. Luftfyrtændt.**
(N. t. M. Nr. 464. London 1936.)
Paa 206 m Højen paa 38° 59' 05" N. 121° 31' 30" E., c. 6,5 Sm NW. for *Dairen* By, er tændt et Luftfyrt, *Gyoku San*, der viser afvekslende hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 218 m. Synsvidde: 41 Sm. Jerntremmeværkstaarn.
773. **Japan. Honshu N.-Kyst. Kurauchi. Grund.**
(N. t. M. Nr. 470. London 1936.)
En Grund (Klippe) med 5,9 m Vand ligger paa c. 35° 33' N. 132° 58' E., 0,27 Sm 64° fra 102 m Triangulationsmærket paa *Omori Yama*.
774. **Japan. Naikai. Tokuyama Anduvning. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 469. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 33° 57' N. 131° 45' E., 2,25 Sm 183° fra *Iwa Shima* Fyr.
775. **Japan. Osumi Gruppen. Io Jima E. Skær.**
(N. t. M. Nr. 497. London 1936.)
Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa c. 30° 47' N. 130° 20' E., 1,8 Sm 114° fra 715,6 m Toppen af *Io Jima*.
776. **New Zealand. North Island. Auckland Harbour. Skær og Baakes Plads.**
(N. t. M. Nr. 400. London 1936.)
Skæret med Baake i *Tamaki* Flodens Indløb ligger 0,17 Sm 199° fra den i Kortet angivne Plads og 0,97 Sm 183° fra (230) Triangulationsmærket paa *Motukoreho (Brown's Island)*.
c. 36° 51' S. 174° 54' E.
777. **Hawai eller Sandwich Øerne. Honolulu Harbour. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 453. London 1936.)
Tønde No. 3 paa c. 21° 17' N. 157° 52' W., tæt W. for Ledelinien til *Kewalo Bassin*, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2½^s.

XI. Bekendtgørelser m. m.

778. **Danmark. Rettelse til Søkort Nr. 306 Smaalandsfarvandet, Vestlige Del, 1935.**
Sten tilføjes paa 54° 56' (04") N. 11° 22' (36") E., c. 100 m SSE. fra Brohovedet af *Fejo* Anlægsbro.
779. **Equador. Guayaquil. Kystradiostation. Navigationsefterretninger.**
(N. f. S. Nr. 10/1007. Berlin 1936.)
Kystradiostationen paa 2° 12' 34" S. 79° 53' 02" W. udsender med Bølgelængde 500 kc/s (600 m) Navigationsefterretninger i *engelsk* og *spansk* Sprog. Kaldesignal: HCG.
780. **Rusland. Sorte Hav. Azovske Hav. Kertsch—Jenikale Stræde. Oplysning om Lods.**
(N. f. S. Nr. 10/977. Berlin 1936.)
Alle Skibe, der er bestemt til Havne i *Azovske Hav* eller fra *Azovske Hav* vil ud i *Sorte Hav*, skal, for rettidig at erholde Lods, i en Afstand af 100 Sm fra *Tusla* Fyrskib pr. Radio meddele Ankomsttiden til Forstanderen for *Kertsch* Handelshavn.
Tusla Fyrskib: c. 45° 14' N. 36° 28' E.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller
Bogs Nr.
- England:*
- R 1318 Chile. — Port of Valdivia.
R 1069 Australia. — Port Jackson.
R 2602 France. — Rade de Cherbourg.
R 3593 South Sandwich islands.
R 481 West Indies, Trinidad. — Serpents Mouth.
R 2202 B South Atlantic Ocean, western portion.
- Finland:*
- T Tillæg til „Fyrar vid Finlands kuster“.

Tillæg.

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

781. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kirkegrund Klokketønde genudlagt.
Klokketønden *Kirkegrund* paa c. 56° 06' N. 11° 23' E. er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.
(E. f. S. Nr. 50/2891 1935.)
782. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved—Sprogø. Vraget.
Vraget af Galeasen *Erna* rapporteres sunket paa c. 55° 18' N. 10° 54' E., noget S. for Linien *Knudshoved Fyr—Sprogø Fyr*, c. 1,5 Sm fra *Knudshoved Fyr*. Vraget eftersøges.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

783. 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. 52/3025 1935.)
784. (T). Danmark. Kattegat. Hals Barre Radiofyr midlertidig i Uorden.
Hals Barre Radiofyr paa c. 56° 57',3 N. 10° 25',8 E. er for Tiden i Uorden. Radiofyret vil snarest blive bragt i Orden.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



*- og 1936 nu
Carlsberg*

**"GAMLE"
eller
"HOF"**

*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, Amallegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktekapital 10 Millioner Krone

—♦—

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

—♦—

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

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 KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1610 OG 1611

ASSENS

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

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

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

KORSØR

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

NØRRESUNDBY

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).
ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzene«

Telefon: 3
» 822

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

DANSK SØFARTS TIDENDE

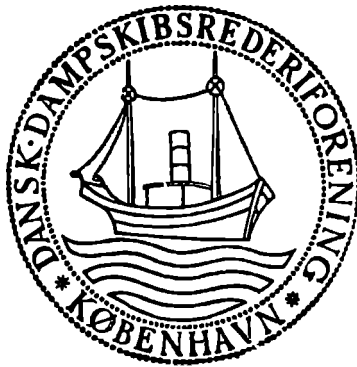
— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 13

TORSDAG 26. MARTS 1936

43. AARGANG



Medlemsliste

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.
D/S »Jyllandia«.
A/S Em. Z. Zvitfers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Naulic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONENS ALVOR OG FAA LYSE MOMENTER

Den storpolitiske Uro fortsættes uforandret. Det glæder til, at det vil tage lang Tid, før Verden paany falder til Ro, om den nogensinde gør det. For der er bragt saa mange absolut uafviselige Uromomenter ind, at det har givet Folk nok at tænke paa. Hele Verden er i Øjeblikket faktisk underkastet en Rystelse, som ingen kan se Udgangen paa.

Man kan dog maaske finde et eneste virkelig Lyspunkt i dette, at det internationale Valutamarked i forbavsende ringe Grad har reageret overfor Tilskikkelserne. Dette Marked bliver ellers regnet for en ualmindelig fin Gradmaaler, men denne Gang har Barometeret her hverken vist Storm eller andet Uvejr. Kun ganske svage Udsving.

Der er blot dette, at Dollars er steget lidt paa Bekostning af de europæiske Valutaer. Det skyldes formodentlig blot, at U. S. A. i Øjeblikket anses for et sikrere Sted for Kapitalanbringelser end Europa.

Maaske betyder *det*, at Valutamarkedet ikke skælv, da ogsaa dette at den internationale Finansverden ikke tror paa Krig. Og *den* maa være med til en Krig. Men intet af de mere eller mindre forarmede europæiske Lande har Raad, ja kan vel simpelthen næppe skaffe de fornødne Midler, til at føre Krig.

Derfor er det i Øjeblikket en af de sikreste Kilder til Beroligelse. Finansverdenen tror ikke paa Krig nu. Ingen tør begynde den, selv om adskillige gerne vil. Men selvom nu ogsaa Krigen undgaas og Resultatet bliver, at Tyskland isoleres eller isolerer sig, maa denne Udvikling meget beklages. Men intet Menneske kan med blot nogenlunde Sikkerhed spaa om, hvordan Udviklingen i de nærmeste Uger vil forme sig. Uroen er saa langt fra bortelimineret — de mørke Skyer er der stadig — det eneste gode er, at Billedet saa hurtigt kan skifte. Men det kan rigtignok ogsaa skifte — til en anden Side.

NORDISK REDERMØDE I OSLO

I Oslo afholdtes i Fredags et Møde af Repræsentanter for Rederorganisationerne i de tre nordiske Lande. Fra Danmark deltog Formanden og Direktøren i Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder H. A. Hansen og Direktør E. Mægaard. Fra Sverige Formanden og Underdirektør i Sveriges Rederiforening, Direktør Gunnar Carlsson og Direktør H. F. Reuter-sköld. Fra Norges Rederforbunds Vicepræsident William Dahl-Hansen, Skibsreder Ths. Fearnley, Generalkonsul Arthur H. Mathiesen, Skibsreder Klaus Wiese-Hansen, Direktør W. Klaveness og Kontorchef Chr. Meyer. Man behandlede forskellige aktuelle Spørgsmaal af fælles Interesse for de nordiske Redere, bl. a. Gennemførelse af Minimumsfrakterne, Afgiftsberegningen i Panamakanalen, Kompasforstyrrelser ved Lastning og Losning ved magnetiske Kræfter, britiske Fyraftgifter udenfor Territorialgrænsen, Konventionsforslaget om Tømning af Olie, »blinde Passagerer«, Visering af Sundhedspas o. s. v.

Det Østasiatiske Kompagni har ved sin Deltagelse i Verdenshandelen i 39 Aar udredet en Gennemsnitsdividende af ca. fjorten og en halv Procent pro anno af den gennemsnitlig anvendte Aktiekapital og samtidig konsolideret Kompagniet samt deltaget i betydningsfulde Samfundsopgaver.

FLAGET FØLGER HANDELEN

Det østasiatiske Kompagni har afholdt Generalforsamling, hvor Bestyrelsens Formand, Etatsraad H. N. Andersen i Tilknytning til Beretningen, fremsatte nogle Betragtninger vedrørende Kompagniets Indsats og Forskydningerne indenfor Verdenshandelen, og bl. a. udtalte:

Førrige Aar anvendte jeg Devisen »Handelen følger Flaget« med Henblik paa den Kendsgerning, at Det Østasiatiske Kompagni selv har oparbejdet de Skibsfartsruter, som har underbygget Kompagniets Verdenshandel. Anderledes med Verdensskibsfarten i Almindelighed. Det Misforhold, som er fremstaaet mellem Verdensomsætning og Verdenstonnage, har medført, at Devisen: »Handelen følger Flaget« passende kan omskrives til: »Flaget følger Handelen«.

Udveksling af de forskellige Verdensomraaders Frembringelser har faaet Navn af Verdenshandel, og Verdenshandel er blevet det økonomiske Grundlag for Verdenssamfundet. Men Verdenshandelen hæmmes af særbeskyttende erhvervsøkonomiske Restriktioner.

Flere Artikler, som nu omsæltes, var ikke Verdensvarer for ca. 40 Aar siden, men efterhaanden har de faaet Karakter af Samfundsfornødenheder.

Sojabønner er saaledes vokset til en af Verdenshandelens store Artikler i Kompagniets Levelid, og Omsætningen maa tilrettelægges med Henblik paa Høsttid og Transportforhold i Sojabønnens særlige Hjemland — Manchuriet. Derefter Hjemtransport og Fabrikation til færdige Brugsvarer, hvilket udkræver Processer over længere Tidsrum.

Kompagniets samlede Verdensomsætning er naaet til ca. en Million 600,000 Tons pr. Aar, som selv med de nuværende lave Markedspriser andrager en samlet Værdi af ca. 500 Millioner Kroner.

Ved førrige Aars Generalforsamling belyste jeg, hvorledes Det Østasiatiske Kompagni begyndte med formaalstjenlige Dampskibe, men efter 15 Aars Forløb indførte Dieselmotordrift. Besparelsen ved denne Driftsmetode medgaar imidlertid til Dækning af Skibsfartens tiltagende Driftsudgifter paa andre Omraader.

FRAGTRATETALLET FOR FEBRUAR 1936

Aaret 1931 gnsstl.		100.0.	
Februar 1935....	110,8	September 1935..	113,9
Marts —	111,2	Oktober — ..	125,3
April —	112,0	November — ..	126,4
Maj —	110,5	December — ..	126,7
Juni —	111,9	Januar 1936..	123,9
Juli —	112,5	Februar — ..	120,6
August —	112,2		

Fragtratetallet faldt fra 123,9 i Januar til 120,6 i Februar; med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Februar være blevet 106, jfr. Stat. Efterr. 1936, Nr. 3.

Adskillige af Raterne laa lavere i Februar end i den foregaaende Maaned, men den største Del af Nedgangen i Fragtratetallet skyldes det fortsatte Fald i Kulraterne. Nedgangen var almindelig, men i den forløbne Maaned var den betydelig stærkere for Raterne til Danmark end for Raterne til Sydevropa.

Den oplagte Tonnage forøgedes stærkt i Løbet af Februar. I Begyndelsen af Marts var oplagt 34 Damp- og Motorskibe paa 59 000 Brutto Reg.-Tons mod 20 Skibe paa 34 000 R. R.-T. i Begyndelsen af Februar og 14 Skibe paa 24 000 B. R.-T. i Begyndelsen af Januar.

UDFØRSEL SOVERSKUDET

Statistisk Departement meddeler nu de endelige Stal for Indførsel og Udførsel i Februar Maaned i Aar.

Det viser sig ved Opgørelsen, at Eksporten, bortset fra Re-Eksporten, oversteg Importen med 13,5 Mill. Kr. I Januar var Forholdet omvendt, idet denne Maaned havde et tilsvarende Indførselsoverskud paa ca. 36 Millioner Kr.

SPANSKE HAVNE

(fortsat).

Cadiz Havn

Ved sin Beliggenhed paa en Landtunge, som danner en stor mod Havet vel beskyttet Bugt, hvor selv de største Skibe kan gaa ind og ligge for Anker, besidder Cadiz i høj Grad de naturlige Forudsætninger for en Havn, og det er netop dette i Forening med Byens ogsaa i andre Henseender gunstige Beliggenhed, som har gjort, at den i Aartusinder har kunnet spille en saa betydelig Rolle i Verdens Søfartshistorie.

Indsejlingen til Bugten er ved Lavvande ca. 10 meter dyb, medens der paa Ankringspladsen i Bugten er mellem 13 og 15 meter Vand.

Selve Havnebassinet, som tildels endnu er under Bygning, vil være vel beskyttet af Moler, og bestaar af Vesthavnen, Fiskerihavnen og Østhavnen. Vesthavnen har til Dato 1129 meter Kaj, hvoraf 450 meter hører til Frihavnsomraadet, men yderligere 345 meter er under Bygning, og man har vedtaget Planer om at bygge yderligere 1000 m Kaj; der er ved Lavvande 10 meter Vand i denne Del af Havnen. Fiskerihavnen har 487 meter Kaj og skal yderligere udvides. Østhavnen er endnu under Bygning og skal have ca. 500 meter Kaj, og i denne Del af Havnen er man ifærd med at bygge en stor Tordok for Oceanampere.

Paa Kaierne i Vesthavnen findes der i Frihavnsomraadet to Dampkraner a 3 tons samt en elektrisk Kran for Losning og Lastning af Kul, medens der paa Kaierne i Toldomraadet findes 6 elektriske Kraner a 3 tons, 1 elektrisk Kran a 5 tons, og en Dampkran a 14 tons.

Inde i Bugten paa samme Side som Cadiz, men ca. 4 km sydligere findes en Lastebro, kaldet Puntaleskajen. Denne Bro, som for Tiden er under Reparation, er ganske optaget af Jernbanespor og er ganske smal, saaledes at ingen Last kan oplagres paa selve Broen. Den anvendes mest for Tobakslast og er forsynet med 2 smaa Dampkraner. Vandstanden er ved Lavvande ca. 6 meter.

Inderst inde i Bugten findes Flaadens Arsenal »La Carraca«.

Tordokke, Værfter, etc. Ved Cadizbugten findes til Dato 4 Tordokke, hvoraf de tre tilhører Arsenalen. Den fjerde Tordok tilhører Selskabet »Sociedad Espanola de Construccion Naval« og er beliggende ved Skibsværftet »Malagorda« et Stykke paa inde i Bugten paa den østlige Side, ligeoverfor Puntalesbroen; den kan tage Skibe paa indtil 463' Køllængde. Arsenalens Dokke maa kun anvendes af Handelsskibe i Nødsfald, naar Malagordadokken ikke vil være disponibel indenfor en rimelig Tid. Ved Vestkysten af Bugten tæt ved Puntalesbroen findes en Patentslip, som kan tage Skibe paa indtil 1000 tons og 360' Længde. Nærmere ved Cadiz og tæt ved Østhavnen er Skibsværftet »Astilleros Caditanos« ifærd med at bygge en noget større Patentslip, som ventes at kunne lages i Brug om kort Tid. Reparationer udføres saavel ved Malagorda, som ved de to Patentslippe, ligesom der findes flere mindre Reparationsværksteder i selve Cadiz. Dykker findes disponibel i Havnen, ligeledes Slæbedampere, som arbejder efter en fast Tarif, varierende efter Skibenes Størrelse.

Lodsafgiften er obligatorisk og beløber sig til:

Lodsning fra Havet til Bugten eller omvendt for Skibe maalende:

fra	til	100 tons	.....	Pts.	—
>	101	>	150	>	48,75
>	151	>	200	>	58,50
>	201	>	400	>	78,—
>	401	>	600	>	97,50
>	601	>	800	>	117,—
>	801	>	1000	>	136,50
>	1001	>	1500	>	156,—
>	1501	>	2000	>	175,50
>	2001	>	2500	>	185,25
>	2501	>	3000	>	195,—
>	3001 tons opefter,			Pts.	1,95 mere for hver 100 l.

Lodsning fra Reden til Puntales eller omvendt, fra Puntales til La carraca eller omvendt, eller anden Skiftning i Bugten, for Skibe maalende:

fra 50 til 100 tons	.....	Pts. 39,—
» 101 » 200 »	.....	» 48,75
» 201 » 500 »	.....	» 68,25
» 501 » 1000 »	.....	» 78,—
» 1001 tons opefler	.....	» 87,75

Lodsning ved Fortøjning ved Kaj eller Bro, for Skibe maalende:

fra 50 til 100 tons	.....	Pts. 19,50
» 101 » 200 »	.....	» 24,37
» 201 » 500 »	.....	» 29,25
» 501 » 1000 »	.....	» 39,—

for hver overskydende 1000 tons eller Del heraf Pts. 4,87.

Om Natten, d. v. s. fra en Time efter Solnedgang indtil 1 Time for Solopgang betales dobbelt Lodspenge.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der er desværre stadig ingen Tegn til en almindelig Bedring paa Fragtmarkedet, og som saa ofte tidligere fremhævet, naar Fragtmarkedet var daarligt, er det ogsaa nu Manglen paa Kornlaster fra de oversøiske Produktionscentre til Europa, der bevirker Miseren. Ogsaa i Aar har flere europæiske Lande, der normalt ikke optræder som Hvedexportører, men tværtimod som Importlande, været i Stand til at eksportere ret store Kvantiteter Hvede, men til Trods herfor er det i England den gængse Opfattelse, at de europæiske Hvedelagre er saa smaa, at Importørerne i de allernærmeste Uger alvorligt maa til at tænke paa at komplettere deres Beholdninger, hvilket skulde give noget mere Liv for Skibsfarten.

Imidlertid fortsættes Ophobningen af Tonnage i River Plate, og der er tilsyneladende kun smaa Muligheder for at faa Last derfra, førend den ny Høst kommer paa Markedet i Maj Maaned. Disse Udsigter synes efterhaanden at have gaaet flere, specielt græske Redere paa Nerverne, og der tilbydes nu græsk Tonnage ballastgaaende fra River Plate saavel paa Markedet fra Nordpacific til Østen, som fra Indien til Europa, hvilket naturligvis ikke stimulerer disse Markeder. De faa Laster, der kommer i Markedet fra River Plate til Destinationer uden for Minimalraterangen, slutes selvfølgelig ogsaa hurtigt op af disse Redere til ruinerende lave Rater, f. Eks. River Plate/Pacific Kysten til 13/6d.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende korfattede Oversigt:

Canada/US. Atlantic & Gulf/Vestindien. Der har ikke været meget Liv i Kornmarkedet fra St. Lawrence. Køberne interesserer sig ikke for senere Positioner, og de Redere, der har Tonnage i tidligere Positioner, holder sig tilbage, da de regner med, at Manglen paa udgaaende Forretning til Canada/Staterne meget let kan medføre, at der bliver Mangel paa Maj-tonnage paa dette Marked.

Fra Staterne er det som sædvanligt Scrapjernsforretningerne, der dominerer i de telegrafiske Noteringer fra New York. Raten ligger uforandret omkring 13/- for Mellemtørrelse, 12/- à 12/6d. for større Tonnage fra Atlantic til UK. Golfen betalte 13/6d. fra 1 Lastehavn, 14/- 2 Lastehavne til UK. for 8,000 Tonner. US. Atlantic/Japan indikerer nu igen 13/6d. fio. Kul fra Hampton Roads til Montevideo har nu betalt 11/6d., og til Vestitalien \$2.75.

Vestindien er stille. 5,500 Tonner sluttedes fra San Domingo til UK. til 12/6d. første Halvdel April. Stor Tonnage kan placeres fra Cuba til UK. til omkring 13/-.

River Plate. Forholdene paa dette Marked har vi omtalt udførligt i Indledningen. Der er derfor kun Grund til yderligere at nævne, at Tonnage er sluttet for Linsæd fra Santa Fe til Northern Range til \$3.50.

Vestkysten af Sydamerika. Der bliver næppe mere Nitrate fra Chile til Europa førend hen paa Sommeren, hvorimod der stadig er Mulighed for at placere Tonnage til Staterne til omkring \$3.85 Hvede Chile/Marseilles indikerer 18/- for 6,000 Toner, og Sukker fra Peru til UK. vil betale samme Rate for Juli Lastning.

Nordpacific. Der var en Smule bedre Efterspørgsel efter Korntonnage, men det var kun et Blaf, der hurtigt forsvandt, og det satte ingen Spor i Raterne.

Paa fio. Basis kunde man derimod konstatere en lille Forbedring i Raten, idet sidste Slutning var til 20/6d. for Marts Tonnage. For April indikeres der derimod kun 19/6d. til Europa. Transpacific holder sig uforandret, og det samme gælder om Markedet til Australien.

Østen/Indien. Soyabønnebefragterne fik April Damper til 25/9d. Dalny/Rotterdam eller Hamburg, og senere rapporteres græsk Tonnage at have været fremme til 24/-. Markedet er imidlertid meget stille, og med Tyskland som en af de største Købere af Soyabønner skal man næppe vente bedre Forhold, førend den politiske Situation er noget mere afklaret.

Ris fra Saigon er jævnt støt, men ogsaa paa dette Marked optræder græsk Tonnage som en alvorlig Fare for Udviklingen. 8,500 Tons Græker rapporteres saaledes sluttet til 23/9d. via Cape for Maj Lastning. Iøvrigt sluttedes 5,500 Tonner til 25/9d. via Cape, April/Maj, og 7,500 Tonner fik 24/9d. til London/Bordeaux-Dunkirk range, Juni.

Kul fra Indo Kina ligger uforandret, og det samme gør sig gældende for de forskellige Forretninger, der noteres fra Philippinerne.

Rangoon indikerer 25/- for Ris til Continentet, April, og fra Madras Kysten er Befragterne interesserede i Tonnage til Middelhavet/Continentet til 25/6d. via Cape.

Australien. Ogsaa paa dette Marked var der lidt mere Liv enkelte Dage, men i det store og hele er Befragterne ikke interesserede, medmindre de kan sælge samtidigt med Befragtningen. Der sluttedes tre à fire Baade til Europa paa Basis af Minimalraterne.

De forskellige Erts Forretninger fra Australien og Australasia er nærmest uforandrede. Whyalla/Japan noterer dog nu igen 9/-, og Ny Kaledonien/New York har sat Raten op til 24/-.

Sydafrika. Der er ingen Efterspørgsel efter Maj-tonnage, hvorimod der noteres forskellige Ertslaster fra Durban til Continentet til 15/-. Majs fra Kilindini vil betale 16/- til Antwerp eller Rotterdam, Juni.

Europa. Kulbefragtningen fra Continentet til Middelhavet fortsættes til uforandrede Rater. Middelhavet/hjem er fortsat uden nogen Bevægelse. Donau har derimod efter en lang Pause atter genoptaget Befragtningen, og naturligvis er det en græsk Damper, der har lagt for med den lave Rate af 12/- til Antwerpen, Marts Lastning. Russerne viser ingen Interesse for Korntonnage fra Sortehavet, men kan placere Tonnage for Pigiron til Japan til 14/-, maaske 15/-, ligesom de er aabne for Tonnage for Erts til Staterne til 11/- à 11/3d. Sukker Odessa/Persian Gulf noterer \$3,000:- fio., for Damper paa 320,000 Cbft. hale capacity.

I vore hjemlige Farvande sluttedes Tyne/Mariager. 1,800 Ts. til 4/6d., og 2,400 Tonner Tyne/Kolding fik 4/-.

Trælastmarkederne fortsætter med at tage Tonnage til Minimalraterne.

Timecharter. I Vestindia Markedet betaltes 90 Cts for 4,000 Tonner og \$1:- for 3,000 Tonner for Rundtur. 5,500 Motor fik \$1.75 for trip across, og 6,800 Motor fik 4/- for Levering USNH. via Nordpacific, Tilbagelevering USNH. eller UK. 5/8 Maaneders Periode indikerer stadig \$1:- for ca. 11 Knobs 8,000 Tonner, Levering og Tilbagelevering USNH.

GENERALFORSAMLINGER

Vendila

Paa »Vendila«s Generalforsamling udtaltes:

Selskabet har været saa heldigt at faa dækket de fleste af sine Skibe et Par Maaneder ind i 1936 til ret ordentlige Rater, sa 1936's Begyndelse var for »Vendila«s Vedkommende bedre end 1935's Begyndelse. I Øjeblikket ligger de Fragtmarkeder, »Vendila« kan bruge med sine Skibsstørrelser, svage. Dog synes der i de allersidste Dage at være lidt flere Ordre i Markedet.

Aalborg Skibsværft

Aktieselskabet *Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri* har afholdt Generalforsamling. Bestyrelsens Formand afslagede Beretning og udtalte bl. a.:

I Driftsaaret 1935 har Værftet været stærkt beskæftiget saavel med Reparationsarbejder som Nybygningsarbejder. Nybygningsarbejderne har mod Forventning givet et meget stort Underskud, dels som Følge af Materialestigning og dels som Følge af forsinket Levering fra Underleverandører, saaledes at de forskellige Arbejder faldt paa meget uheldige Tider i Forhold til hinanden. Der har saaledes paa 2 enkelte Nybygninger været et Underskud paa over 300,000 Kr. bortset fra Driftsomkostningerne, der samtidig steg meget stærkt paa Grund af forceret Arbejde. Hertil kommer yderligere, at i den Periode, Nybygningsarbejdet paa Grund af forannævnte Forhold hobede sig op, var Værftet i væsentlig Grad afskaaret fra at tage lønnende Reparationsarbejder.

Af Regnskabet ses, at efter Afskrivningerne fremkommer der et Underskud paa 286,773 Kr. 43 Øre.

I Aarets Løb er afleveret til Skibsreder Gorthon, Helsingborg S/S »Ivan Gorthon« og S/S »Ragna Gorthon«, hver paa 3400 Tons dw.; endvidere TM/F »Isefjord« og M.S »Laxfoss« til Rederiet »Skallagrimur«, Borgarnes, Island.

Der har været udført Reparationer paa ialt 292 Skibe, heraf 59 udenlandske. Der er dokket 124 Skibe med en samlet To'nnage af 110,913 Tons. I Aarets Løb har der gennemsnitligt været beskæftiget 490 Mand.

Orient

I Dampskibsselskabet »Orient«s Beretning udtales om Udsigterne for Skibsfarten, at de Forhaabninger, der var stillet til ad international Vej at forbedre Fragtmarkedet ved Oplægninger eller Ophugning, er bristede, da der ikke synes at kunne opnaas Enighed blandt de forskellige Lande om de Linjer, der skal følges. Imidlertid har de Minimalrater, der er indført i Mellemtiden, foreløbig virket efter Bestemmelsen, og det maa haabes, at Rederne loyalt vil støtte denne Plan.

For de smaa Lande, hvis Skibsfart ikke nyder Statsstøtte af nogen Art, er det en absolut Nødvendighed at have det bedste Materiale at arbejde med for at kunne hævde sig i Konkurrencen, og »Orient« har bestilt et nyt Motorskib paa Nakskov Skibsværft til Afløsning af de to Dampskibe, som er solgt.

Det nye Skib bliver paa 8250 Tons Dødvægt og skal afleveres omkring Nytaar 1937.

Som tidligere nævnt udbetales 5 pCt. i Udbytte.

Dampskibsselskabet Heimdal

Paa Dampskibsselskabet Heimdals Generalforsamling fremsatte Skibsreder *Axel Carl* bl. a. en Kritik mod Kulpriserne, idet han sagde, at samtidig med at Kulfrakterne var steget 1 sh. pr. Ton, sendte herværende Kulimportører Meddelelse ud om en Prisstigning paa Kul paa 3,00 paa Grund af den høje Fragt. Da Frakterne aller faldt, kom der ingen tilsvarende Meddelelse.

Der udbetales som for nævnt 6 pCt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Februar Maaned 1936

Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Februar Maaned 1936 var som følger:

Indførsel: 50,947,3 Tons til Værdi af 4,810,339 Gylden.
Udførsel: 317,798,0 Tons til Værdi af 23,909,402 Gylden.

Skibsreparation til England

Den 4000 Tons store engelske Damper „Chelwood“ af London grundstødte paa Taarbæk Rev, og først efter flere Dages Forløb i stærkt havareret Tilstand blev den bjærgt af Svitzer og ført til København.

»Chelwood« var stærkt medtaget i Bunden, og den retslige Besigtigelseskommission nægtede at udstede Sødyg-

tighedsattest til Hjemreisen til England. Som Følge af Lockouten blev »Chelwood« bragt til Landskrona, hvor den fik paasat nogle Plader paa de mest medtagne Steder i Bunden, og derefter kom den igen til København for at indtage Bunkerkul. »Chelwood« er nu gaaet til Thy, hvor den store Hovedreparation, der vil andrage et Beløb af godt 150,000 Kr., skal udføres.

Saaledes er ogsaa Det Forenedes Passagerdamper »C. P. A. Koch«, der har været Afløsningsskib paa Aalborggruten, til Reparation, men den maatte gaa til Malmø, da de danske Værfter ligger stille og Reparationen skal foretages hurtigt.

Danmarks Bank

Der er nu opnaaet Enighed om Danmarks Bank.

Der er opnaaet Enighed mellem Regeringspartierne og de Konservative om Gennemførelse af den betydningsfulde Lov uden væsentlige Ændringer i Regeringsforslaget om Seddelbankens Nationalisering, men med den bindende Aftale med Regeringen, at en Fjerdedel af Statens Aktier i Landmandsbanken — med et Paalydende af 12½ Mill. Kr. — skal afhændes, naar dette kan ske til en rimelig Pris og i hvert Fald inden Udgangen af 1937.

Banken faar Navnet »Nationalbanken i København.«

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Januar 1936

Ialt ankom til Rotterdam Havn i Januar 1936 644 lastede Søskeibe mod 643 i Fjor; 597 Skibe blev udklareret i lastet Tilstand mod 580 i Fjor.

Trampbaadene, der ankom til Rotterdam udlossede følgende Ladninger:

	Januar 1936	Januar 1935
Erts	108	110
Korn	59	48
Trælast	12	17
Olie	25	14
Kul	22	16

Ialt afgik 290 (249) Trampbaade, hvoraf 222 (194) med Kul- eller Koksladninger. (Tallene i Parentes gengiver Situationen i Januar 1935). Fra de andre mindre Havne ved Nieuwe Waterweg afgik 17 (12) Lastskibe med Kul- eller Koksladninger. Ialt afskibedes 46 (50) Kulladninger til Frankrig, 85 (56) til Italien, 72 (63) til Nordeuropa, 9 (7) til Sydamerika og 27 (30) til andre Lande.

I Procent af ankomne Søskebets Nettotonnage var Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg 82 pCt. (87.3 pCt.) og i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg, Antwerpen og Hamborg 31.33 pCt. (32.89 pCt.).

Dømt for Kattegat-Katastrofen i 1930

Den 19. December 1930 skete der i Kattegat en Kollision mellem de finske Dampere »Arcturus« og »Oberon«, hvorved mange Menneskeliv gik tabt. Førerne af de to Dampere, de to Brødre, Kaptajnerne O. J. Hjelt og R. E. Hjelt er nu ved Åbo Hovret blevet dømt for at have forvoldt 40 Menneskers Død og Damperen »Oberon«s Undergang, den første til 8 Maaneders Fængsel, den anden til 6 Maaneders Fængsel.

Norrlands Stufvareförbund

Efter Forhandlinger mellem Sveriges Redareforening og Norrlands Stufvareförbund er der nu opnaaet Enighed om nye Losse- og Lastepriser. Disse Priser, som gælder fra 15. April, betegner delvis lidt Forhøjelse, delvis lidt Reduktion i Forhold til de nuværende Priser.

Generalforsamling i Baltic and International Maritime Conference

vil, efter hvad der meddeles, blive afholdt i Oslo den 11. Juni.

Finlands Rederiforening

De finske Rederes Forening holdt Generalforsamling den 20. Marts, og Konsul *Birger Krogerus* blev valgt til Formand for 1936—37 og følgende Herrer blev valgt til Medlemmer af Bestyrelsen: Sir *Henrik Ramsay*, *Antti Vihuri*, *Henry Nielsen* og Konsul *Birger Brandt*.

Finland køber Skibe

I. A. Zakariassen & Co. i Nystad, Finland, har købt en 3000 Tons Damper, der er bygget i Fredrikstad 1915.
» Den finske Skibsreder Nylund har købt Damperen »Duddingston«, 3650 Tons, i Leith for £9000. Baaden er bygget i England i 1909.

Svitzer

Em. Svitzers Bjærgnings-Entreprise har udsendt følgende: Indtægterne af Entreprisens Drift for 1935 udgør

DANSKE SKIBSMÆGLERE

PORTSAT PRA SIDE 136

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«

1,252,330 Kr., Udgifterne 1,519,674 Kr. Det derved fremkomne Underskud 267,344 Kr., samt Afskrivning paa Skibe og Materiel 204,414 Kr. og Afskrivning paa Obligations- og Aktiekontoen 19,194 Kr., ialt 490,952 Kr., foreslaas afskrevet paa Reservefondet, hvorefter dette vil udgøre 127,656 Kr.

I Fjor var Overskudet inden Afskrivningerne 150,000 Kr. Der udbetaltes heller ikke for dette Aar Udbytte. Det foregaaende Aar igen gav Selskabet 4 pCt.

Hyre-Overenskomst i Norge

Den norske Forligsmands Mæglingforslag for den udenrigske Skibsfart er vedtaget af alle Parter. Forslaget omfatter alt underordnet Dæks- og Maskinpersonale samt Kokke- og Restaurationspersonale, ialt ca. 15,000 Mand.

Forslaget gaar ud paa en Lønforhøjelse paa gennemsnitlig 2—3 pCt. Desuden sker der en Del Forandringer i nogle af Tariffbestemmelserne. Saaledes er Dæksmandskabets Arbejdstid paa Ankomst- og Afgangsdage fastsat til 9 Timer pr. Dogn.

Dansk-norsk Rutebart paa Kanada

Forskellige større norske Rederier etablerede i Fjor Samsejling-Rutebart mellem kanadiske og europæiske Havne og opnaede et efter Forholdene udmærket Resultat. Rederierne havde indsat 4 Skibe, men i Aar vil man udvide Rutebart og indsætte 6 store Skibe paa omkring 7 til 9000 Tons d.w. I Vinter har 4 Skibe trafikeret St. John og europæiske Havne, men allerede i næste Maaned begynder man paa Farten Montreal, Quebec og andre kanadiske Pladser.

I Samsejlingen deltager som nævnt ialt 6 Skibe, deriblandt det danske Dieselmotorskib »Columbia«, tilhørende Dampskibsselskabet »Orient«, København.

De 6 Skibe har tilsammen en Tonnage paa omkring 50,000 Tons d.w. og er alle, med Undtagelse af det danske Skib, Dampere.

Paaskebryg

I Anledning af den nærforestaaende Paaske har de tre store Bryggerier, *Carlsberg*, *Tuborg* og *Kongens Bryghus* hver udsendt deres specielle Paaskebryg, der ligesom tidligere Aar sikkert vil vinde nye begejstrede Tilhængere af dette nationale Produkt. Det vil gaa sin Sejrsang ud over Landet — og ud over Havene.

»Nordlyset« mistet Roret i Atlanterhavet

Dampskibsselskabet »Norden« har faaet Radiomelding fra sin Damp »Nordlyset«, at den i Atlanterhavet havde mistet Roret, og at man havde opnaaet Radioforbindelse med et andet af Selskabets Skibe, Motorskibet »Nordhavet«, der har taget »Nordlyset« under Bugsering til nærmeste Havn.

Rekordladning af Kakaobønner

I en Rapport om Havnen i Avonmouth hedder det, at et Skib fra Vestafrika med 4,000 Tons Kakaobønner, ankom i Midten af Januar Maaned. Denne Rekord blev allerede slaaget i Midten af Februar, da den engelske Damp »New Texas« kom med 5,000 Tons Kakaobønner fra Vestafrika, til en Værdi af 120,000 £.

Ny meksikansk Havn

Endnu i Lobet af dette Aar skal Havnen Salena Cruz i Staten Oaxaca i Mexico aabnes for den internationale Trafik. Efter en af Republikens Præsident gennem Trafikministeriet udstedt Anordning skal der være stillet 1 Million Dollars til Raadighed for Havnen. Havnen Salena Cruz blev i 1924 lukket for Skibsfarten, fordi Havnen var sandet til lidt efter lidt. Men den blomstrende Handel mange Steder i Mexico aabnede nye Muligheder for Havnen.

BEKENDTGØRELSE

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling *Fredeag den 3. April Kl. 15*, Ny Toldbodgade 3, med følgende

DAGSORDEN:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetning.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 19. Marts 1936.

BESTYRELSEN

POSITIONSLISTE PR. 24. MARTS 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, ank. Gdynia 22.3.
s.s. *Aalborghus*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Hamburg 18.3. til Østafrika.
s.s. *Aase*, afg. Istanbul 13.3.
m.l. *Aase Mærsk*, afg. Batoum 9.3.
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Sousse 22.3.
m.s. *Asnæs*, pass. Vlissingen 18.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Adén 22.3. til Suez.

s.s. *Agnete*, pass. Gibraltar 13.3.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Cuba 10.3.
s.s. *Alabama*, afg. Gøteborg 16.3.
m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Alfa*, pass. Oitavos 14.3.
s.s. *Algarve*, afg. Kbhvn. 19.3.
s.s. *Alice*, afg. Oporto 6.3. til Oran.
m.s. *Almena*, afg. London 11.3. til Bairut.
s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Singapore 19.3.
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. New York 22.3. til London.
s.s. *Amalienborg*, oplagt Aalborg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. 3. 36

LONDON	22,40	MADRID	62,20
NEWYORK	452,75	AMSTERDAM	308,60
BERLIN	182,45	STOCKHOLM	115,65
PARIS	30,05	OSLO	112,70
ANTWERPEN	76,65	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	148,15	PRAG	18,90
ROM	37,15	WARZAWA	85,95

m.s. *Amerika*, Borch, ank. Hull 17.3.
 m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Curacao 12.3.
 s.s. *Anna*, afg. Immingham 17.3.
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Norfolk 12.3.
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Shanghai 20.3. til Yokohama.
 s.s. *Anne*, ank. Oporto 9.3.
 s.s. *Argentina*, afg. Kbhvn. 3.3.
 m.s. *Arizona*, afg. Bahia 8.3.
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Aalborg 23.2.
 m.s. *Asbjørn*, pass. Acapulco 17.3. p. R. t. Houston.
 m.s. *Asia*, Hansen, afg. Adén 16.3. til Singapore.
 s.s. *Aslaug*, pass. Gibraltar 27.2.
 m.s. *Asnæs*, pass. Vlissingen 18.3.
 m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Baltimore 10.3.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Hongkong 21.3. til Singapore.

B

s.s. *Bellona*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.t. *Bente Mærsk*, pass. Gibraltar 12.3.
 s.s. *Bergenhus*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 m.s. *Bes*, pass. Catharines Point 17.3.
 s.s. *Betty*, afg. Rouen 16.3.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Cadiz 9.3.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. 47,50 Nord, 29 Vest 23.3. p. R. t. Hull.
 s.s. *Birgitte*, rapp. 80 m N for Lands End 6.3.
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Halifax 19.3. til Newark.
 s.s. *Bodil*, ank. Valencia 15.3.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Singapore 21.3. til Bangkok.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Madras 24.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Methil 21.3.
 s.s. *Brasilien*, afg. Kbhvn. 17.3.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Casablanca 21.3.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 22.3.
 s.s. *Britta*, afg. Immingham 10.3.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. New York 19.3. til St. Thomas.
 s.s. *Brynhild*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Christobal 21.3. til Los Angeles.
 m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, afg. Teneriffe 9.3.
 s.s. *Carmen*, ank. Bastia 17.3.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christi 6.3.
 m.s. *Chastine Mærsk*, pass. Kap det gode Haab 12.3.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Belfast 17.3.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 34,32 S—66,32 Ø 13.3. p. R. t. Southampton.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Philadelphia 18.3.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, afg. Gdynia 21.3. til Amsterdam.
 s.s. *Clara*, Johansen, pass. Kbhvn. 21.3. p. R. t. Rouen.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Cairns Q. 6.3.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Alexandria 12.2.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Aalborg 25.3. til Liverpool.

D

s.s. *Dagmar*, afg. London 17.3.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 21.3.
 s.s. *Delaware*, ank. Newport News 9.3.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Seaham 12.3.
 s.s. *Douro*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Casablanca 12.3.
 s.s. *Edith*, ank. Helsingør 6.3.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Ghent 12.3.
 s.s. *Egholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Ellensborg*, afg. Partington 22.3.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Kbhvn. 25.3. til Gdynia.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, pass. Gibraltar 13.3.
 s.s. *Elsborg*, ank. Cardiff 20.3.
 s.s. *Else*, ank. Calais 15.3.

s.s. *Emanuel*, ank. Svendborg 24.3.
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Capetown 7.3.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Wellington 20.2.
 s.s. *Energi*, afg. Horsens 23.3. til Stettin.
 s.s. *England*, ank. Burntisland 21.3.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Enigheden*, afg. Cardiff 21.3. til Blyth.
 s.s. *Erna*, afg. Daula 13.3.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Port Said 22.3.
 s.s. *Erindring*, ank. Rønne 6.3.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Esther*, afg. Cadis 17.3.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, afg. Bayonne 23.3. til Seville.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Gibraltar 21.3.
 s.s. *Estrid*, afg. Algiers 13.3.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Christobal 19.3. til St. Thomas.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, ank. Bangkok 19.3.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kalundborg 20.3.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Huerva 22.3.
 s.s. *Freja*, ank. Goole 12.3.

G

s.s. *Georgia*, forv. afg. New York 21.3.
 s.s. *Gerda*, afg. Casablanca 11.3.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Kbhvn. 22.3.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, pass. Panama 8.3.
 s.s. *Gorm*, afg. Kbhvn. 7.3.
 s.s. *Grete*, ank. Darkar 17.3.
 s.s. *Grønland*, Fischer, ank. Svendborg 4.3.
 s.s. *Gudrun*, afg. Eastham 11.3.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, pass. 49 N 21 V 9.3.
 s.s. *Gunhild*, pass. Prawle Point 13.3.
 s.s. *Gunver*, afg. Casablanca 17.3.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, pass. 100 m Nord for Bermuda.
 s.s. *Gyda*, pass. Gibraltar 3.3.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Aabenraa 22.3.
 s.s. *Hafnia*, afg. Nørresundby 23.3. til Blyth.
 s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 22.1.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Manchester 12.3.
 s.s. *Harald*, afg. Sønderborg 18.3.
 s.s. *Harriet*, ank. Grao 14.3.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, afg. Hango 16.3.
 m.s. *Herdis*, pass. Dungeness 15.3.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Kbhvn. 14.3.
 s.s. *Hilde*, ank. Alexandria 13.3.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Klaipeda 13.3.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. San Francisco 18.3.
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Bahia 17.3.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Gdynia 19.3. til Bordeaux.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 22.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Antwerpen 13.3. til Terneuzen.
 s.s. *Inger*, afg. Castellon 17.3.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. London 22.3. til Kbhvn.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Norfolk 7.3.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Esbjerg 14.3.
 m.s. *Java*, Sjøldam, afg. Adén 18.3. til Singapore.
 s.s. *Jenny*, afg. Buriana 17.3.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Nantes 12.3.
 s.s. *Johanne*, afg. Trondheim 10.3.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Trondheim 10.3.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Guadeloupe 13.3.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Hamburg 20.3.
 s.s. *Jutta*, pass. Gibraltar 16.3.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Danzig 21.3.

K

s.s. *Karen Toft*, ank. Swansea 20.3.
 s.s. *Karla*, afg. Cardiff 28.2.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kirsten*, ank. Rouen 11.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Oran 23.2.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Danzig 18.3.
 s.s. *Knud*, afg. Aabenraa 18.3.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Hamborg 19.3.
 s.s. *Laura*, pass. Malta 16.3.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Fredericia 8.3.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Garston 13.3.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Gibraltar 8.3.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Hornillo 12.3.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Oscarshavn 21.3.
 s.s. *Lilian*, ank. Hangø 15.3.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Tynen 19.3.
 m.s. *Louisiana*, i Dok i Göteborg siden 15.3.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Rosario 27.2. til New York.
 s.s. *Lynæs*, pass. Hook of Holland 15.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maja*, ank. Dunston 12.3.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, pass. Ushant 21.3. p. R. t. Genoa.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Durban 18.3. til Østafrika.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Batavia 13.3. til Dakar.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Maria Toft*, ank. Georgetown 20.3.
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 16.3.
 m.t. *Marie Mærsk*, rapp. 35,30 N—51,30 V 11.3.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. New York 17.3.
 s.s. *Maryland*, afg. Buenos Aires 21.3.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Alexandria, 6.3.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Port Said 22.3. til Marseilles.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Møen*, afg. Kbhvn. 11.3.
 s.s. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Rouen 21.3. til Methil.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Briston Perry 23.3. til Le Havre.
 s.s. *Najaden*, ank. Hangø 8.3.
 s.s. *Nancy*, afg. Klaipeda 17.3.
 s.s. *Nautic*, pass. Kbhvn. 17.3.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Burntisland 22.3.
 s.s. *Nelly*, ank. Bristol 14.3.
 s.s. *Neptun*, ank. Curacao 1.3.
 s.s. *Nerma*, pass. Hottelnu 15.3.
 s.s. *Nevada*, afg. Buenos Aires 18.3.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Yokohama 18.2.
 m.s. *Niel Mærsk*, rapp. 30,29 N—172,11 V. 12.3.
 s.s. *Niobe*, ank. St. Louis du Rhone 16.3.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Yokohama 18.2.
 m.s. *Nordbo*, ank. Los Angeles 10.3.
 s.s. *Nordborg*, pass. Vlissingen 23.3.
 s.s. *Norden*, afg. New York 10.3. til London.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Vancouver 6.3. til Taku Bar.
 m.s. *Nordhavet*, afg. New York 13.3.
 m.s. *Nordhval*, afg. Pensacola 9.3. til Chile.
 m.s. *Nordkap*, afg. New York 11.3.
 s.s. *Nordlys*, Rapp. 285 m SV Valentia 14.3.
 m.s. *Nordpol*, afg. Barbados 3.3.
 s.s. *Nordsoen*, afg. Malta 16.3.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Buenos Aires 2.3.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i vesteng. Havne-Danmark-Østersøen Ruten.
 s.s. *Olga S.*, afg. Dakar 13.3. til Saloum.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Malta 13.3.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Seville 26.3.
 m.s. *Oregon*, i Dok i Göteborg siden 13.3.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Bayonne 21.3.

P

m.s. *Panama*, Juul-Christensen, pass. Cape of Good Hope 16.3. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Nørresundby 20.3.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. Tocopilla 10.3.
 m.s. *Peru*, pass. Cape Bojeador 21.3. p. R. t. Yokohama.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Manila 6.3.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 25.3. til Korsør.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Tynen 21.3.

R

s.s. *Randi*, pass. Cabo Carrociro 16.3.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Gibraltar 9.3.
 s.s. *Rosenborg*, afg. Seville 22.3.
 s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Brighton 3.3.
 s.s. *Samso*, Brockmann, afg. Saigon 19.3. til Østafrika.
 s.s. *Scandia*, afg. Aabenraa 22.3. til Stettin.
 s.s. *Scotia*, afg. Gdynia 20.3. til Antwerpen.
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Castellon 19.3. til Liverpool.
 m.s. *Selandia*, Andersen, afg. Los Angeles, Harbour 17.3. til Yokohama.
 m.s. *Siam*, Nielsen, afg. Dakar 21.3. til Geraldton.
 s.s. *Signe*, pass. Ushant 9.3.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten-Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Gdynia 22.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 27.1.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Gdynia 21.3.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. St. John, 18.3. til Marseilles.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Aalborg 12.3.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 20.3.
 s.s. *Stal*, Larsen, pass. 1 N—11 V 18.3. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Stella*, pass. Christobal 10.3.
 m.s. *Stensly*, Eggert, afg. Scishin 15.3. til Panama f. O.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Kobe 20.3.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kbhvn. 21.3.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Antwerpen 13.3.
 s.s. *Svanhild*, afg. Danzig 13.3.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, afg. Kbhvn. 18.3.
 s.s. *Søborg*, oplagt Aalborg.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sonderjydske Havne.

T

m.s. *Tasmania*, Barfoed, afg. Birkenhead 14.3.
 s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. New York 17.3.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Memel 25.3.
 s.s. *Tekla*, ank. Amsterdam 13.3.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Odense 24.3. til Danzig.
 s.s. *Tennessee*, afg. Kbhvn. 21.3.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tomsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Kobe 22.3.
 s.s. *Tove*, pass. Dungeness 14.3.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Boston (Mass.) 20.3.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Aarhus 24.3. til Stettin.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 22.3. til Philadelphia og New York.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, pass. Christobal 1.3.
 s.s. *Uranienborg*, afg. New Orleans 1.3.

V

s.s. *Vendia*, afg. Struer 22.3. til Danzig.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Klaipeda 10.3.
 s.s. *Viborg*, afg. Castellon 19.3.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Randers 22.3.
 s.s. *Vidar*, Randers-Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, pass. Gibraltar 12.3.
 s.s. *Virginia*, afg. Santos 11.3.

W

s.s. *Win. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 15.3. til Bordeaux.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), i Kbhvn.-Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Grangemouth 20.3.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer 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 & 14151

Cable Address: Scandship.

**Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.**

Consult us — send us your enquiries.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 36**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

M. B. COHNTOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

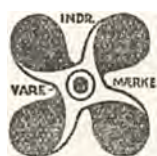
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olle — H & W Dækliak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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. EKLOF & Co. %SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MÖLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer 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 FINLANDTelefoner { Grimsby No. 6621
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

1, Brazil Street... Manchester
7, Chapel Street... Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway... Bradford
"York House",
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock... Immingham**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 25. Marts 1936.

Nr. 12.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „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.

785. Danmark. Fakse Bugt. Præsto Fjord. Afmærkning atter i Orden. Afmærkningen i *Præsto Fjord* er atter i Orden. (E. f. S. Nr. 7/376 1936.)
786. Sverige. Kalmarsund. Mönsteråsleden. Fyr atter tændt. (U. f. s. Nr. 12/873. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Oknö, östra og *västra*. c. $57^{\circ} 00' N$. $16^{\circ} 32' E$. (E. f. S. Nr. 7/382 1936.)
787. Sverige. Kalmarsund. Mönsteråsleden. St. Oknö Lodsudkigsstation atter i Virksomhed. (U. f. s. Nr. 12/872. Stockholm 1936.)
Lodsudkigsstationen paa *St. Oknö (Mönsterås Lodseri)* er atter i Virksomhed. c. $57^{\circ} 00',2 N$. $16^{\circ} 32',1 E$. (E. f. S. Nr. 7/383 1936.)
788. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. När Fyr forandres. Bifyr nedlægges. (U. f. s. Nr. 7/402. Stockholm 1936.)
I Løbet af 1936 vil *När Fyr* paa c. $57^{\circ} 13',2 N$. $18^{\circ} 41',0 E$. blive forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $9,5^s$. Fyret skal vise rødt Lys imellem Pejlingerne c. 194° og c. 200° , iøvrigt hvidt Lys. Synsvidde for saavel hvidt som rødt Lys bliver 14 Sm. Iøvrigt uforandret.
Samtidig med ovennævnte Forandring nedlægges *När Bifyr*. (Kort Nr. 268 og 269.)
789. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib. Radiofyr oprettet. Taagesignal forandret. Fyrkarakter forandret. (U. f. s. Nr. 12/805 og 12/865. Stockholm 1936.)
I. Om Bord i Fyrskibet *Svenska Björn*, som for Tiden er inddraget paa Grund af Isforholdene, er oprettet et Radiofyr, som følger:
Bølgelængde: $306,5$ ke/s (979 m). Tonefrekvens: 535 c/s. Rækkevidde: 60 Sm.

Signalet er:

Bogstaverne BN afgivet 2 Gange.....	12,7 ^s .
2. Pause.....	1,3 ^s .
3. 14 Streger af 1 Sek. Varighed med 0,3 Sek. Pause mellem Stregerne.....	17,9 ^s .
4. Pause.....	0,3 ^s .
5. En lang Streg.....	11,0 ^s .
6. Pause.....	1,3 ^s .
7. Bogstaverne BN afgivet 1 Gang.....	5,5 ^s .
8. Pause.....	10,0 ^s .
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6^m, begyndende ved det 2^m, 8^m, 14^m o. s. v. af hver Time.

Klart Vejr: 2 Gange hver halve Time, begyndende ved det 20^m og 26^m samt ved det 50^m og 56^m.

Radiosignalet afgives ikke mellem Kl. 1130—1140 G. M. T., da Fyrskibet i den Tid staar i Telefonforbindelse med *Vaxholm* Kystradiostation.

II. Lufttaagesignal afgives med Luftmembran, Et-Stød hver 30^s, Stødets Varighed 9^s.

Hvis Luftmembranen er i Uorden afgives ovenstaaende Signal med Tyfon.

Kommer endelig Tyfonen i Uorden, afgives Signal med Klokke, Et-Slag hver 30^s.

III. Det tidligere Undervandstaagesignal er inddraget.

IV. Fyrkarakteren er forandret til hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 8^s. Lysstyrken er stærkt forøget.

Som Reserve findes om Bord et Reservefyr med betydelig mindre Lysstyrke. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9^s.

(E. f. S. Nr. 1/5 1936. Kort Nr. 268.)

790. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Härnö Fyr. Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 11/722. Stockholm 1936.)

I Løbet af den første Halvdel af 1936 vil den nuværende Tyfon ved *Härnö* Fyr paa c. 62° 37',₁ N. 18° 03',₈ E. blive ombyttet med en Luftmembransender, der under Taage og i usigtbart Vejr afgiver følgende Taagesignal, To-Stød hver 30^s, Stød 3^s, Pause 4^s, Stød 3^s, Pause 20^s. Reservetaagesignaleringen med Haandtaagehorn indstilles samtidig med forannævnte Ombytning. Luftmembransenderen anbringes paa et 20 m højt, rødmalet Jernstativ c. 570 m SE. for Fyret og *Lotsstugan*.

791. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 12/804. Stockholm 1936.)

Högbonden Fyr paa c. 62° 52' N. 18° 28' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 11/693 1936.)

792. (P). Tyskland. Brüsterort Fyr forandres.

(N. f. S. Nr. 12/1126. Berlin 1936.)

I Begyndelsen af Maj d. A. vil *Brüsterort* Fyr paa c. 54° 57',₇ N. 19° 59',₀ E. blive forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 13^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 6^s, Mørke 1^s. Lysevnen forøges. Synsvidde: 21 Sm. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 269.)

793. Tyskland. Sassnitz. Lys- og Klokketønde genudlagt.

(Telegram fra Marineoberkommando. Berlin.)

Lys- og Klokketønde *Sassnitz* Nr. 1 paa c. 54° 30' N. 13° 38' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 10/628 1936.)

(Se Tillæg.)

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

794. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundbyøster Pælebro og Kloakledning. Forskellige Oplysninger.

1. *Sundbyøster Pælebro Fyrs* nøjagtige Plads er $55^{\circ} 39' 33''$,₈ N. $12^{\circ} 39' 00''$,₇ E. Broen strækker sig fra Fyret mod Land i Retningen $243^{\circ} 34'$. De to Duc d'Alber, der oprindeligt fandtes c. 4 m uden for E.-Enden af Broen, er fjernet.

2. Kloakledningen S. for den i (1) nævnte Bro er c. 1281 m lang og gaar fra Kysten fra Punktet $55^{\circ} 39'$ ($24''$,₁) N. $12^{\circ} 38'$ ($29''$) E. i Retningen $76^{\circ} 12'$ til Punktet $55^{\circ} 39'$ ($34''$) N. $12^{\circ} 39'$ ($40''$) E.

Ledningen er afmærket med 3 grønne Spidstønder, hvoraf den yderste ligger ved Rendens Yderende, den midterste paa $55^{\circ} 39'$ ($31''$) N. $12^{\circ} 39'$ ($17''$,₅) E. og den inderste paa $55^{\circ} 39'$ ($26''$) N. $12^{\circ} 38'$ ($57''$) E.

(E. f. S. Nr. 27/1686 1933 og 6/281 1935. Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 274. Havnelods, Side 178. Fyr-Fort. Nr. 282. Søm.-Fort. Side 43, Nr. 15 A.)

795. Sverige. Sundet. Falsterborev SW. Sømærke genudlagt.

(U. f. S. Nr. 12/875. Stockholm 1936.)

Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 19'$,₆₅ N. $12^{\circ} 45'$,₁₀ E., W. for *Västerflacket*, er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 9/564 1936.)

796. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm E.-lige Indløb. Vandstandsbræt atter i Orden.

Vandstandsbrættet ved *Bøgestrømmens* E.-lige Indløb er atter i Orden. c. $55^{\circ} 07'$ N. $12^{\circ} 16'$ E.

(E. f. S. Nr. 10/632 1936.)

797. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Ulvshaleløb. Afmærkning atter i Orden.

Afmærkningen i *Bøgestrøm* og *Ulvshaleløb* er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 6/373 1936.)

798. Danmark. Smaalandsfarvandet. Saksøbing Fjord. Afmærkning atter i Orden.

Afmærkningen paa *Saksøbing Fjord* er atter paa Plads og i Orden.

(E. f. S. Nr. 7/408 1936.)

799. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb S. Klokketønde genudlagt.

Klokketønden *Klørdyb S.* paa c. $54^{\circ} 51'$ N. $10^{\circ} 33'$ E. er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/3014 1935.)

800. 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 Vintersømærket inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/3015 1935.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

801. (T). Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.

Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der den 27. og 28. April d. A., begge Dage fra Kl. 0900 til Kl. 1700 blive afholdt Skydning med Brisantgranater i Skydeferrønt 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.

802. (T). Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.

Paa Grund af Tilsanding er Besejlingsforholdene ved *Øster-Hurup* Havn for Tiden upaalidelige.

c. 56° 48',₂ N. 10° 16',₇ E.

803. Danmark. Kattegat. Hals Barre Radiofyr atter i Orden.

Hals Barre Radiofyr paa c. 56° 57' N. 10° 26' E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 11/784 1936.)

804. Sverige. Kattegat. Stora Middelgrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Lys- og Fløjtetønden *Stora Middelgrund* paa c. 56° 33' N. 12° 07' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 9/570 1936.)

805. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Lystønder genudlagt.

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Sælhundeholm Løb S. c. 56° 40' N. 8° 15' E. *Sælhundeholm Løb Nr. 1, 2 og 3.*
Sælhundeholm Løb C.

(E. f. S. Nr. 9/572 og 10/834 1936.)

806. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vrag forsvundet. Vragvager inddraget.

Vraget af Fiskerkutteren *Vesta*, der laa sunket i Linien *Tyborøn Kirke* overet med *Tyborøn* Anduvningsfyr c. 200 m fra Land, er under en Storm slaact helt i Stykker og drevet bort. Den udlagte Vragvager er inddraget.

Tyborøn Anduvningsfyr: c. 56° 42',₆ N. 8° 13',₀ E.

(E. f. S. Nr. 45/2662 1935.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

807. Tyskland. Lister Dyb. Lister Ley. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 12/1210. Berlin 1936.)

Den sort- og rødmaledede Baaketønde *Lister Ley* paa 55° 01' 28" N. 8° 28' 20" E. er inddraget og erstattet med en sort- og rødmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink. To-Blink hver 12^s.

(Kort Nr. 295 og 245. Danske Lods, Side 92 og 94.)

808. (T). Tyskland. Norderney Fyr NE. Lystønde udlægges midlertidigt.

(N. f. S. Nr. 12/1213. Berlin 1936.)

Fra Begyndelsen til Slutningen af April d. A. udlægges en rød Lystønde paa c. 53° 44',₈ N. 7° 17',₂ E. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 16^s, Blink 1,₅^s, Mørke 2,₅^s, Blink 1,₅^s, Mørke 2,₅^s, Blink 1,₅^s, Mørke 6,₅^s.

Tønden er Skibsfarten uvedkommende. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

809. Holland. Zeegat van Texel. Molengat. Banke udvidet sig. Tønde flyttet.

(B. a. Z. Nr. 64/672. 's-Gravenhage 1936.)

Rød Spidstønde *Nr. 1* med Ballon er paa Grund af Banken *Noorder Haaks* Udvidelse N. efter flyttet til 53° 00' 09" N. 4° 39' 11" E.

(Kort Nr. 264.)

810. Holland. Egmond Fyr. Synsvidde forandret.

(B. a. Z. Nr. 68/716. 's-Gravenhage 1936.)

Synsvidden for hvidt Lys i *Egmond Fyr* paa c. $52^{\circ} 37' N.$ $4^{\circ} 37',5 E.$ er $16,7 Sm$ og ikke som tidligere angivet $20 Sm$.

(Kort Nr. 264.)

811. Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib flyttet og forandret. Radiofyr forandret. Undervandstaagesignal oprettet.

(A. a. N. Nr. 12/732. Paris 1936.)

1. Fyrskibet *Dyck* er flyttet c. $10 Sm W.$ efter og ligger nu paa c. $51^{\circ} 02' N.$ $1^{\circ} 52' E.$, $3,2 Sm$ $328\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Walde Fyr*.Fyrskibet viser nu hvidt Et-Blink hver $3,5^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $3,3^s$. Flam-mens Højde: $15 m$. Synsvidde: $20 Sm$.2. Radiofyrets Kartvejrudsendelser foregaar nu 4 Gange i Timeu, begyndende ved det 0^m , 6^m , 30^m og 36^m . Rækkevidde: $100 Sm$.3. Undervandstaagesignal afgives med en Undervandsmembran. Tonefrekvens: $1050 c/s$.Signalet er Bogstavet D hver 30^s , D 7^s , Pause 23^s .

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Undervandssignalet i Forbindelse med Radiosignalet til Afstandsbestemmelse. Undervandssignalet begynder samtidig med den sidste Prik i Radiosignalets andet D.

(E. f. S. Nr. 5/277 og 8/489 1936. Kort Nr. 264.)

812. (P). England. Thomsen. Shornmead Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 4. Trinity House. London 1936.)

Omkring den 20. April d. A. vil *Shornmead* hvide og røde Fyr med En-Formørkelser paa c. $51^{\circ} 27' N.$ $0^{\circ} 27' E.$ blive forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s . Iøvrigt uforandret.**813. (T). England. Grimsby Red. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 522. London 1936.)

Et Vrag ligger sunket paa c. $53^{\circ} 36' N.$ $0^{\circ} 02' W.$, $1,3 Sm$ 52° fra det røde Fyr med En-Formørkelser ved det E.-lige Indløb til *Fish Docks*. Vraget er afmærket med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink.**814. Skotland. Tod Head. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 536. London 1936.)

Taagesignalet ved *Tod Head* paa c. $56^{\circ} 53' N.$ $2^{\circ} 13' W.$ er forandret til Fire-Stød hver $1^m 30^s$.

(E. f. S. Nr. 8/491 1936. Kort Nr. 264.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**815. Frankrig. Passage de la Déroute. Flydebaaker genudlagt.**

(A. a. N. Nr. 12/726. Paris 1936.)

Nedennævnte Flydebaaker er atter udlagt paa Station:

a. *Le Bœuf* c. $49^{\circ} 06',7 N.$ $1^{\circ} 46',6 W.$ b. *Le Seniquet* c. $49^{\circ} 05',9 N.$ $1^{\circ} 40',8 W.$

(E. f. S. Nr. 5/280 1936.)

816. Frankrig. Sound de Chausey. Baaker genopført.

(A. a. N. Nr. 12/727. Paris 1936.)

Nedennævnte Baaker er genopført:

a. *Les Longués* c. $48^{\circ} 54',1 N.$ $1^{\circ} 50',6 W.$ b. *Les Epiettes Sud* c. $48^{\circ} 52',2 N.$ $1^{\circ} 49',1 W.$ c. *L'Etardière* c. $48^{\circ} 53',6 N.$ $1^{\circ} 50',7 W.$ d. *L'Ebauché* c. $48^{\circ} 52',4 N.$ $1^{\circ} 49',1 W.$ e. *L'Oursière* c. $48^{\circ} 52',3 N.$ $1^{\circ} 48',7 W.$

(E. f. S. Nr. 7/419 1936.)

817. (T). Frankrig. Paimpol Bugt. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 12/737. Paris 1936.)
Baaken *Petite Morquerreuse* paa c. $48^{\circ} 47',_8$ N. $3^{\circ} 00',_4$ W. er forsvundet.
818. England S.-Kyst. Kingmere Rocks E. Grund.
(N. t. M. Nr. 504. London 1936.)
En Grund (Ler) med $6,9$ m Vand ligger paa c. $50^{\circ} 44'$ N. $0^{\circ} 25'$ W., $4,75$ Sm 202° fra Fyret paa Hovedet af *Worthing Pier*.
819. (T). Irske Hav. Isle of Man. Whitestone Bank. Afmærkning midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 537. London 1936.)
Lys- og Klokkebaaden paa c. $54^{\circ} 25'$ N. $4^{\circ} 20'$ W. er for Tiden ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s .
820. Irland W.-Kyst. Galway Bugt. Black Head. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 523. London 1936.)
Paa *Black Head* er paa c. $53^{\circ} 09'$ N. $9^{\circ} 16'$ W., $2,39$ Sm 295° fra *Gleninggh Castle*, tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver $1\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: 20 m. Hvidt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet. Fyret viser rødt Lys fra Pejling 268° til Kysten.
(E. f. S. Nr. 40/2355 1935.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

821. Frankrig. Pointe de Penmare'h. Radiofyr forandret.
(A. a. N. Nr. 10/590. Paris 1936.)
Eckmühl Radiofyr paa c. $47^{\circ} 47',_9$ N. $4^{\circ} 22',_1$ W. er forandret og afgiver nu følgende Signal:
- | | |
|------------------------------|-------------------|
| a. Bogstavet Ü 6 Gange | 10 ^s . |
| b. 3 Streger | 30 ^s . |
| c. Bogstavet Ü 6 Gange | 10 ^s . |
| d. Pause | 10 ^s . |
| | 1 ^m . |
| Gentagelse fra a—d | 1 ^m . |
| Signalets Varighed | 2 ^m . |
| Pause | 4 ^m . |
| Periode | 6 ^m . |
822. Frankrig. Plateau de Piriac. Grand Norven Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 12/729. Paris 1936.)
Baaken *Grand Norven* paa c. $47^{\circ} 23',_5$ N. $2^{\circ} 32',_9$ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 5/286 1936.)
823. Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens-Perrins Fyr atter tændt.
(A. a. N. Nr. 12/735. Paris 1936.)
Les Chiens-Perrins Fyr paa c. $46^{\circ} 42'$ N. $2^{\circ} 24',_6$ W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 5/287 1936.)
824. (T). Frankrig. Cap Ferret Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 12/730. Paris 1936.)
Cap Ferret Radiofyr paa c. $44^{\circ} 38',_7$ N. $1^{\circ} 15',_0$ W. er for Tiden ude af Virksomhed.

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

825. **Mexiko. Vera Cruz Anduvning. Sacrificios Island Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 9/537. Washington 1936.)
Sacrificios Fyr paa $19^{\circ} 10' (30'')$ N. $96^{\circ} 05' (30'')$ W. viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 10^s , Lys 3^s , Mørke 1^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Fyret viser hvidt Lys fra Pejling 238° til 134° .
(E. f. S. Nr. 17/1037 1935.)
826. **Hollandsk Guyana. Surinam Floden. Vrag forsvundet.**
(B. a. Z. Nr. 60/641. 's-Gravenhago 1936.)
Vraget, der laa sunket tæt ved Munden af *Surinam* Floden paa c. $5^{\circ} 58' N.$ $55^{\circ} 12' W.$ er forsvundet.
827. **Panama W.-Kyst. Jicarita Island Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 9/546. Washington 1936.)
Flammens Højde i *Jicarita Island* Fyr paa c. $7^{\circ} 12' N.$ $81^{\circ} 48' W.$ er 102 m og Fyrets Synsvidde 14 Sm.
(E. f. S. Nr. 4/250 1936.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

828. **Frankrig. Grau-du-Roi. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 12/731. Paris 1936.)
Fyret paa Hovedet af *Jetée Est* paa c. $43^{\circ} 32',_1 N.$ $4^{\circ} 08',_0 E.$ er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 4^s , Mørke 2^s . Synsvidde: 12 Sm.
829. **Frankrig. Port de Bouc. Fyrtaarn ommalet.**
(A. a. N. Nr. 12/736. Paris 1936.)
Den øverste Del af Fyrtaarnet paa N.-Molen paa c. $43^{\circ} 23',_6 N.$ $4^{\circ} 59',_1 E.$ er malet sort.
830. **Sardinien. Tyrenske Hav. Isola Santa Maria. Punta Filetto. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 64/168. Genua 1936.)
Punta Filetto Fyr paa c. $41^{\circ} 18' N.$ $9^{\circ} 23' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 6^s . Synsvidde: 15 Sm.
831. **Sardinien. Tyrenske Hav. Maddalena Bugt. Isolotto Spargi. Secca Corsara. Afmærkning forandret.**
(A. a. N. Nr. 60/150. Genua 1936.)
Tønden paa *Secca Corsara* paa c. $41^{\circ} 13' N.$ $9^{\circ} 20' E.$, SSW. for *Isolotto Spargi*, er ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.
832. **Sardinien. Tyrenske Hav. Maddalena Bugt. Secca Palau. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 48/119. Genua 1936.)
Baaken paa c. $41^{\circ} 12' N.$ $9^{\circ} 23' E.$, paa SW.-Siden af *Secca Palau*, er erstattet med en Fyrbaake, hvorfra der vises to grønne Blinkfyr, Et-Blink hver 6^s , Blink 2^s , Mørke 4^s , lodret for hinanden. Flammens Højde er henholdsvis $4,7$ m og $6,2$ m. Synsvidde: c. $8,5$ Sm.
833. **Sardinien. Tyrenske Hav. Maddalena Anduvning. Secca dei Monaci. Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 47/111. Genua 1936.)
Baaken paa *Secca dei Monaci* paa c. $41^{\circ} 13' N.$ $9^{\circ} 32\frac{1}{2}' E.$ er forsvundet.

834. (T). Sardinien. Isolotto La Vacca. Fyr uregelmæssigt.
(A. a. N. Nr. 63/160. Genua 1936.)
Isolotto La Vacca Fyr paa c. $38^{\circ} 56' N.$ $8^{\circ} 27' E.$ lyser for Tiden uregelmæssigt.
835. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Giglio. Punta Capel Rosso. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 55/136. Genua 1936.)
Punta Capel Rosso Fyr paa c. $42^{\circ} 19' N.$ $10^{\circ} 55' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s , Blink $0,33^s$, Mørke $2,17^s$, Blink $0,33^s$, Mørke $2,17^s$, Blink $0,33^s$, Mørke $2,17^s$, Blink $0,33^s$, Mørke $2,17^s$. Synsvidde: c. 28 Sm.
(E. f. S. Nr. 47/2747 1935.)
836. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Formia. Secca La Pila. Afmærkning.
(A. a. N. Nr. 22/48. Genua 1936.)
1. Paa *Secca La Pila* er opført en Baake 960 m 198° fra *S. Teresa* Kirke.
2. En Tønde er udlagt tæt ved S.-Kanten af den i (1) nævnte Grund, 1175 m 194° fra *S. Teresa* Kirke.
3. Tønden, der i Kortet er angivet at ligge c. 150 m NØ. for (2), er permanent inddroget.
c. $41^{\circ} 15' N.$ $13^{\circ} 36' E.$
837. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Ponza. Porticciolo di Ponza. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 54/130. Genua 1936.)
Fyret paa Yderenden af *Porticciolo di Ponza Mole* paa c. $40^{\circ} 54' N.$ $12^{\circ} 58' E.$ viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s . Synsvidde: 10 Sm.
(E. f. S. Nr. 3/195 1936.)
838. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Ponza. La Rotonda della Madonna. Fyrs Synsvidde.
(A. a. N. Nr. 55/138. Genua 1936.)
La Rotonda della Madonna Fyr paa c. $40^{\circ} 54' N.$ $12^{\circ} 58' E.$ har en Synsvidde paa 20 Sm.
(E. f. S. Nr. 3/196 1936.)
839. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Capo Miseno. Fyrs Synsvidde.
(A. a. N. Nr. 55/137. Genua 1936.)
Capo Miseno Fyr paa c. $40^{\circ} 47' N.$ $14^{\circ} 05' E.$ har en Synsvidde paa 24 Sm.
(E. f. S. Nr. 10/658 1936.)
840. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Torre Annunziata. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 49/125. Genua 1936.)
1. Fyret paa Yderenden af den E.-lige Mole (*Molo del Carbone*) er forandret til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s , Blink 1^s , Mørke $1,5^s$, Blink 1^s , Mørke $3,5^s$. Synsvidde: 5 Sm.
2. Fyret paa Yderenden af den W.-lige Mole paa $40^{\circ} 44' 50'' N.$ $14^{\circ} 26' 50'' E.$ er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s , Blink 1^s , Mørke $1,5^s$, Blink 1^s , Mørke $3,5^s$. Synsvidde: 8 Sm.
841. Sicilien. Marsala. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 65/175. Genua 1936.)
Marsala Fyr paa c. $37^{\circ} 47' N.$ $12^{\circ} 26' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s . Iøvrigt uforandret.
842. Sicilien. Scoglitti. Fyr atter normalt.
(A. a. N. Nr. 65/176. Genua 1936.)
Scoglitti Fyr paa c. $36^{\circ} 54' N.$ $14^{\circ} 26' E.$ lyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 10/663 1936.)

843. Italien E.-Kyst. Porto Corsini. Undervandshindring afmærket.

(A. a. N. Nr. 64/173 og 65/177. Genua 1936.)

En rød Spidstønde er udlagt paa c. $44^{\circ} 30' N.$ $12^{\circ} 18' E.$, 100 m fra Hovedet af S.-Molen og i dennes Retning som Afmærkning for Ydergrænsen af den farlige Zone, der dannes af en Undervandshindring bestaaende af et gammelt Pæleværk i Cement, som strækker sig c. 60 m ud fra Hovedet af S.-Molen.

844. Italien E.-Kyst. Porto di Lido. Oplysning om Taagesignal.

(A. a. N. Nr. 55/135. Genua 1936.)

Paa *Pagodien* paa Hovedet af det N.-lige Dige er paa c. $45^{\circ} 25' N.$ $12^{\circ} 26' E.$ oprettet et Taagesignal med Nautofon, 4 Stød hver 30^s , Stød 2^s , Pause 4^s , Stød 2^s , Pause 4^s , Stød 2^s , Pause 4^s , Stød 5^s , Pause 7^s . Hørevidde: c. 6 Sm under gunstige Forhold. Taagesignalet paa Hovedet af S.-Molen er nedlagt.

845. Italien. Adriaterhavet. Punta Tagliamento. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 64/170. Genua 1936.)

Punta Tagliamento Fyr paa c. $45^{\circ} 38' N.$ $13^{\circ} 06' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$. Synsvidde: $15,5$ Sm. Iøvrigt uforandret.

846. (T). Grækenland. Joniske Øer. Cephalonia. Argostoli Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 489. London 1936.)

Argostoli Fyr paa c. $38^{\circ} 11' N.$ $20^{\circ} 29' E.$, c. $0,5$ Sm 62° fra den trigonometriske Station, er indtil videre slukket, da Fyrbaaken er ødelagt.

847. Marokko. Bahia de Ceuta. Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 526. London 1936.)

Lystønden paa c. $35^{\circ} 54' N.$ $5^{\circ} 18' W.$, c. $0,11$ Sm 99° fra *Digue de Poniente*, er forandret fra at vise rødt Lys med En-Formærkelser til at vise rødt, fast Lys.

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

848. Bugten ved Aden. Britisk Somaliland. Ras Las Mahan. Taarn findes ikke.

(N. t. M. Nr. 539. London 1936.)

Det i Kortet paa c. $11^{\circ} 12' N.$ $48^{\circ} 13' E.$ angivne kendelige, hvide Taarn eksisterer ikke.

849. Comorerne. Johanna Island (Anjouan). Navneforandring.

(N. t. M. Nr. 517. London 1936.)

Johanna Island benævnes fremtidig *Anjouan Island*.*Anjouan Peak* (tidligere *Johanna Peak*): c. $12^{\circ} 12' S.$ $44^{\circ} 25' E.$

850. Ceylon SW.-Kyst. Galle. Oplysning om Grunde og Afmærkning.

(N. t. M. Nr. 496. London 1936.)

E. f. S. Nr. 47/2756 1935 annulleres og erstattes med:

1. En Grund med $8,2$ m Vand ligger $0,1$ Sm 198° fra *Katta Gala Rock*. En rød Spidstønde er udlagt tæt W. for Grunden.

2. $7,3$ m Grunden tilligemed den røde Spidstønde, der afmærker den, c. $0,06$ Sm N. for (1) udtages af Kortet.

3. En Grund med $7,3$ m Vand ligger $0,108$ Sm 217° fra *Katta Gala Rock*.4. En Grund med $8,2$ m Vand ligger $0,17$ Sm 232° fra *Katta Gala Rock*.5. En Grund med $8,7$ m Vand ligger $0,17$ Sm 225° fra *Katta Gala Rock*.6. En Grund med $8,7$ m Vand ligger $0,135$ Sm 268° fra *Katta Gala Rock*.7. En Grund med $8,9$ m Vand ligger $0,255$ Sm 267° fra *Katta Gala Rock*.8. En Grund med $7,3$ m Vand ligger $0,255$ Sm 260° fra *Katta Gala Rock*.*Katta Gala Rock* med under $1,8$ m Vand: c. $6^{\circ} 02' N.$ $80^{\circ} 14' E.$

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

851. Sunda Øerne. Sangi Islands. Tehang (Tegang). Grund.
(N. t. M. Nr. 528. London 1936.)
En Grund med 8,7 m Vand ligger paa c. 3° 33' N. 125° 39' E., 0,31 Sm 117° fra E.-Spidsen af *Tehang*.
852. Malacca Halvøen E.-Kyst. Trengganu. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 518. London 1936.)
Trengganu hvide, faste Fyr ved Indløbet til *Kumama* paa c. 4° 13' N. 103° 27' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 102 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvid Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.
Flodens Navn er forandret fra *Kumama* til *Sungei Kemaman*.
853. Filippinerne. Iloilo Stræde. Siete Pecados. Skibsfartshindring. Advarsel.
(B. a. Z. Nr. 54/593. 's-Grænhage 1936.)
Et Motorskib med et Dybgaaende af 6,86 m rapporterer at have skuret over en Skibsfartshindring paa c. 10° 45',7 N. 122° 40',6 E., 0,5 Sm 144° fra Fyret paa *Siete Pecados*. Før, under og efter Tørringen loddedes hele Tiden ikke under 10,5 m. — Det meddeles, at andre Skibe paa ovennævnte Plads har gjort samme Erfaring.
854. Sibirien. Koppi Floden Anduvning. Grund.
(N. t. M. Nr. 508. London 1936.)
En Grund med 4,3 m Vand ligger paa c. 48° 36' N. 140° 11' E., 0,15 Sm 202° fra det NE.-ligste Punkt af *Inokentiya* Bugt.
855. Sibirien. Uspeniya Bugt Anduvning. Grund.
(N. t. M. Nr. 509. London 1936.)
En Grund med 6,9 m Vand ligger paa c. 42° 48' N. 133° 31' E., 0,7 Sm 139° fra *Yakimova Point*.
856. Japan. Honshu. Noto Halvø. Usetsu. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 503. London 1936.)
Paa W.-Siden af Indløbet til *Usetsu* er paa 37° 18' 03" N. 137° 08' 42" E. tændt et Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
857. Japan. Honshu S.-Kyst. Tsu W. Luftfyrtændt.
(N. t. M. Nr. 491. London 1936.)
Paa c. 34° 44' N. 136° 18' E., 4,32 Sm 243° fra *Kyoga Mine* Triangulationsmærke, er tændt et Luftfyrt, *Kasatori Yama*, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 849 m. Synsvidde: 27 Sm. Hvidt Tremmestærke.
858. Australien. New South Wales. Coffs Harbour Anduvning. Grunde.
(N. t. M. Nr. 540. London 1936.)
a. En Grund med 11,9 m Vand findes 1,8 Sm 115° fra *Muttonbird Island* Triangulationsmærke.
b. En Grund med 16,0 m Vand findes 2,4 Sm 105° fra det i (a) nævnte Mærke.
c. En Grund med 5,5 m Vand findes 1,93 Sm 103° fra det i (a) nævnte Mærke.
d. 5,5 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge tæt E. for (c), findes ikke.
Muttonbird Island Triangulationsmærke: c. 30° 18' S. 153° 09' E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

859. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.

(N. t. M. Nr. 520. London 1936.)

Den aarlige Isobservations- og Ispatrouilletjeneste genoptages i Løbet af den nærmeste Tid. De *Føreneede Staters* Kystbevogtningsskibe *Pontchartrain* og *Champlain* skal udføre nævnte Tjeneste.

Til at begynde med vil et af Skibene tage Station i Nærheden af *Great Bank of Newfoundland*.

Naar Isen har bevæget sig S. over, saaledes at en stadig Ispatrouille er nødvendig, skal *Pontchartrain* og *Champlain* skiftevis udføre denne Tjeneste. Begge Skibe har Katde-signalet 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.

Korte eller
Bogs Nr.

England:

- | | | |
|---|-----|---|
| R | 123 | Cape of Good Hope. — Table bay, breakwater and docks. |
| R | 91 | Plans on the west coast of Morocco. |
| R | 471 | Australia. — Port Adelaide harbour. |
| T | | Supplement No. 5 to Norway Pilot, Part III. |
| T | | Supplement No. 8 to Australia Pilot, Vol. 1. |
| T | | Supplement No. 2 to Pacific Islands Pilot, Vol. 1. |
| T | | Supplement No. 3 to Red Sea and Gulf of Aden Pilot. |
| N | | Admiralty List of Wireless Signals, 1936, Volume I and Supplement. |
| N | | List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, Parts IV, VI and VII, 1936. |
| T | | Supplements No. 1 to List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, and Supplements No. 2 to List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, 1934. |
| | | <i>Sverige:</i> |
| T | | Tillæg till seglingsbeskrivningen „Svensk Lots“, Del I, II, III og V. |

Tillæg.

I. Østersøen.

860. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 10/606 1936.)

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

861. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvshaleløb. Afmærkning forandret.

1. N.-Siden af Løbet:

En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa 55° 02' (01") N. 12° 13' (46") E.

2. S.-Siden af Løbet:

a. En hvid Stage med Halmvisk er udlagt paa 55° 01' (58") N. 12° 13' (40") E.

b. Den hvide Stage med Halmvisk paa 55° 01' (55") N. 12° 13' (31") E. er flyttet til 55° 01' (53") N. 12° 13' (27") E.

(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 535. Søm.-Fort. Side 79.)

862. (T). Danmark. Store-Bælt. Knudshoved-Sprogø. Oplysning om Vrag.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 11/782 1936 meddeles, at Vraget af Galeasen *Erna* ligger sunket i c. 22 m Vand paa c. $55^{\circ} 18',_5$ N. $10^{\circ} 53',_{25}$ E., c. $1,5$ Sm NE. for *Knudshoved* Fyr. Vraget synes at staa oprejst med c. 9 m Vand over Masten. Som foreløbig Afmærkning er udlagt en Bøje.

(E. f. S. Nr. 11/782 1936.)

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

Sinclair
»OPALINE» og »UNEX»

Motorolier
er Verdens bedste.



**SINCLAIR
MARITIME
OLIER**

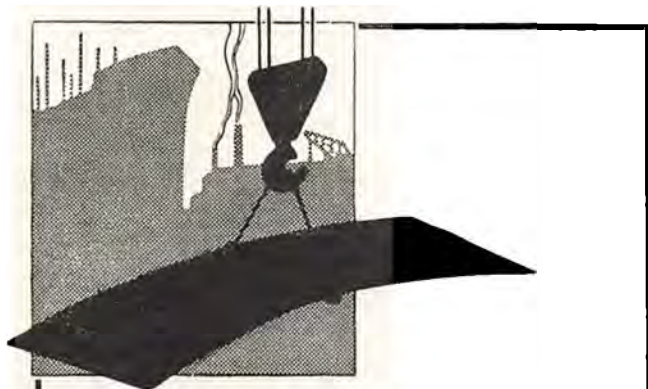
**KONSISTENS-
FEDT ETC. . . .**

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



Nybygninger
Reparationer

Aktieselskabet

Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstf. 9.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **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.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande: Paa Grandybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinlen 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 Fyrlinier. — Havneafgift (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. 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 Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af hervede Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med Indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toluboden.

FAABORG

Indsøllingsløbet 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 Partsledningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kullfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. 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.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekanalen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m. I Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Tegholmene 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-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt 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 Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr.. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Lading. I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toluboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater, 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 (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. 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 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. Indsøllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. 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, ulønnet. Ingen Lodsalg, naar Lods ikke benyttes; løvrigt 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, Kølbingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

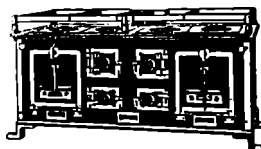
RUDKJØBING

Indsøllingsløbet Nord fra 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 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.

„VØLUND“
RAAOLIEMOTORER
10—1000 HK.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 14

TORS DAG 2. APRIL 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

AFSLUTNING

Endelig, omend med et Besvær, der kostede selv Rigsdagen adskillige vaagne Nætter, lykkedes det at faa Lockouten afsluttet. Arbejdet er nu i Gang igen, og selv om der vil være delte Meninger om Maaden, hvorpaa det er sket, vil der være almindelig Enighed om, at Lockout og Strejke maa være Ting, der snart hører Fortiden til. Der maa findes andre Maader for Opnaaelse af Enighed, og man maa haabe, at de nye Bestemmelser, som begge Parter har vedtaget og som netop søger paa at forhindre disse opslidende Arbejdskampe i Fremtiden, vil vise sig at kunne virke efter deres Hensigt.

FAIRPLAY OG DANSK SKIBSFART

Det engelske Skibsfartsblad »Fairplay« har i sit sidste Nummer været ude efter dansk Skibsfart, idet det — naturligvis som en Randbemærkning —, fordi vi nu engang er saa smaa, skriver i sit Angreb paa fremmede og i sit Forsvar for sit eget Land:

For at vise hvor vanskeligt, for ikke at sige umuligt, det er for Skibsfarten at ordne sig med Hensyn til Importen paa britiske Skibe, kan det nævnes, at i Danmark er Handelen i Hænde paa visse »Monopolister« med det Resultat, at de Ladninger, der importeres til England, føres paa danske Skibe med Udelukkelse af engelske. En Fastsættelse i Handelsoverenskomsten, hvor stor en Del af de importerede Varemængder der skulde transporteres paa engelske Skibe, vilde straks sætte Tingene paa Plads. Mens et Antal Skibsredere i England er imod Genindførelse af Navigation Act, er der almindelig Enighed om Ønskeligheden af en Regeringsaktion, der gik ud paa, at i Fremtiden skulde engelske Skibe transportere en vis Procentdel af Englands Import. Der er engelske Skibe nok — o. s. v.«

Overfor dette har vi Lov at sige, at for det første er det ikke rigtigt, at vi har danske Monopolister, der sidder paa Handelen. Vi har Valutakontoret, men dette Valutakontor er først og fremmest oprettet af Hensyn til England, saa der skulde Englænderne være de sidste til at raabe op. Endvidere er det jo ogsaa positivt forkert, at Danmark udelukker engelske Skibe. Vi behøver blot at se paa de sidste Statistiker, der viser, at engelske Skibe — ikke mindst til Provinshavnene — kommer i et Antal af 3 til 4 Gange flere end for blot faa Aar siden. Og Danmark kan ikke forhindre — lige saa lidt som England —, at andre Lande fører Importvarer til Danmark. Vi maa ogsaa stiltiende finde os i, at andre Lande fører Varer, vi har købt i England, hertil.

Det er ikke fair play at komme med den Art Beskyldninger. Men Sagen er den, at et eller flere fremmede Lande skal være Syndebuk, naar den engelske Skibsfart tages op til Behandling. Men derfor kunde Fairplay godt handle efter sit smukke Navn.

MED HATTEN I HAANDEN

Det er sjældent, at vi siger noget overfor England. Vi tager mod Ordrene — og færdig. Vi er i det hele taget i vor udenrigspolitiske Holdning ligesaa forsigtige og ligesaa angst for at udtale en Mening,

som — alle Partier — er aggressive *indadtil*. Naar man ser, hvordan store svenske Blade f. Eks. — for ikke at tale om hollandske og schweiziske — har udtalt sig om Situationen i Europa i Øjeblikket, først og fremmest om de saarbare Herrer, saa maa vi indrømme, at i Danmark kan det ikke gøres. For Guds Skyld, ikke et Ord om nogensomhelst eller en Kritik af nogetsomhelst! I det europæiske Jazzorkester, hvor der er mere Støj end Musik, staar vi lidt udenfor som den lille beskedne Mand — kendt fra talrige engelske Tegninger — med Hatten i Haanden, straalende Mindreværds kompleks og en Mimren om vi maa faa Lov til at være her, naar vi gør Undskyldning for at vi er til. Og først naar den lille Mand kommer hjem er han en Pokkers Karl.

HYRE-ERSTATNINGEN TIL FORLISTE SØFOLK

Folketinget havde forleden Forslaget om Tillæg til Sømandsloven af 1923 til 2. Behandling. Det drejer sig som bekendt om Hyreerstatning i indtil 2 Maaneder til forliste Søfolk.

I Udvalget har man udarbejdet et Par Ændringer om Kontrol med de forliste Søfolks Arbejdsløshedsperiode og om deres Pligt til at lade sig overføre til andet Skib.

Den ene af disse Ændringer gaar ud paa at affatte 2. Stykke i Forslagets Paragraf 1 saaledes:

»Kan der skaffes den erstatningsberettigede Hyre paa et Skib, som er bestemt til Danmark eller til en Havn, hvorfra det falder bekvemt at sende ham hjem, eller, hvis han er hjemme, paa andet af samme Rederis Skibe i tilsvarende Fart, er han pligtig at overlage Stillingen, hvis den ikke er af lavere Grad eller daarligere lønnet end den, han havde.«

Den anden Ændring indsætter i samme Paragraf følgende nye Stykke efter andet Stykke:

»Saa længe han er erstatningsberettiget, er han, med Hensyn til Konstatning af faktisk Arbejdsløshed, pligtig at underkaste sig en Kontrol efter Ministerens nærmere Bestemmelse.«

Med disse Ændringer blev Forslaget sendt til 3. Behandling.

LOCKOUTEN OG PRODUKTIONEN

Februars Produktionsindeks for Industrien er udsendt. Efter at Indekset har været jævnt stigende hele sidste Aar, naaede det et foreløbigt Maksimum paa 125 i Januar Maaned; men saa fremkaldte en Uges Arbejdsstandsning i Februar et Fald paa 4 Points til 121. Saaledes som Indekset beregnes, vil dette sige, at Februars faktiske Produktionsmængde blev 121 pCt. af den gennemsnitlige maanedlige Produktionsmængde i 1931.

Med særlig Interesse bemærker man, at Industriproduktionens Vækst kun er blevet bremset med et Fald fra Januar til Februar. Derimod er der — trods Lockouten — ikke noget Fald maalt med Februar i Fjor. Sidste Aars Februar-Indeks laa 3 Points under dette Aars, og havde Arbejdskonflikten været undgaaet, vilde man have oplevet en ny Produktionsrekord i Februar.

En endnu mere følsom Maaler er naturligvis Industriens Beskæftigelse. Beskæftigelsestallet er fra Januar gaaet ned med 42,000, hvilket vil sige, at der i Februar gennemsnitlig arbejdedes 42,000 Timer færre om Dagen end i Januar Maaned. Beskæftigelsen i Februar i Aar be tegnede dog en Fremgang paa 13,000 Timer om Dagen i Sammenligning med Februar Maaned i Fjor. H.

„DANSK SØFARTS TIDENDE“ FRAGTBERETNING

De oversøiske Markeder er stadig daarligere. Af og til kommer der et lille Blaf paa dette eller hint Marked, men det forsvinder som Regel ligesaa hurtigt, som det er kommet, og naar Resultatet af det, Englænderne kalder "better enquiry," gøres op, skal det nok vise sig, at alt i alt drejer det sig om Afslutningen af 3/4 Baade, hvilket, naar det f. Eks., som Tilfældet har været i den forløbne Uge, drejer sig om River Plate, hvor der ligger omkring 50 Baade og venter, jo kun fylder lidt.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende:

Canada/U.S. Atlantic & Gulf/Vestindien. Der er stadig Efterspørgsel efter Korntonnage fra St. Lawrence for f.o.w. og Maj Lastning paa Basis af Minimalraterne, men det springende Punkt for Rederne er Vanskeligheden ved at komme til Amerika, og de hjemgaaende Minimalrater er desværre ikke saa gode, at de tillader en lang Ballastrejse. Aktiviteten er under disse Omstændigheder begrænset, idet de Redere, der har Tonnage disponibel paa den anden Side, holder sig tilbage i Haab om senere at faa noget mere.

Fra Staterne er det stadig Scrapjærnsforretningerne, der har Teten. Raterne ligger maaske en Kende svagere, baade til Europa, som har faaet mellemstor Tonnage til 12/- til U.K., som til Østen, som har faaet Tonnage til Japan til 11/6d. Basis 1 Lossehavn, Juni Lastning. Albany/Cork og Limerick betalte 2/4¹/₂d. pr. Qr. for 32.000 Qrs. Baad, April, og for Nitrate fra Hopewell sluttedes 4000 Tonner til Sydafrika for \$4.25, Maj Lastning.

Heller ikke paa Sukkermarkedet fra Vestindien er der meget Liv. Cuba/U.K.-Cont. betaltes med 13/3d. for 5200 Tonner, tidlig April, men et Par Dage tidligere havde 7500 Tonner faaet 12/6d. fra San Domingo, Option Cuba Lastning til 1/- mere.

River Plate. Vi har løseligt berørt Stillingen paa dette Marked i Indledningen. De forskellige Rapporter melder om noget større Interesse for Majs fra europæiske Køberes Side, men hidtil har dette dog ikke givet sig Udslag i nogen større Aktivitet, hvad Befragting angaar. Der sluttedes 5 à 6 Baade til Europa, hvorimod Efterspørgslen til Destinationer uden for Minimalraterangen næsten forsvandt, og den eneste Mulighed er Up River/Japan til 13/3d.

Vestkysten af Sydamerika. Der er intet at gøre for Nitrate til Europa, men tidlig Tonnage kan placeres til Staterne til omkring \$4:-. De øvrige Noteringer omtalt i vor sidste Beretning er uforandrede.

Nordpacific. Der er kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage for fulde Kornlaster til Europa, men der noteres forskellige tentative Ordre fra British Columbia til Østen. Hidtil er disse Forretninger dog ikke kommet ud over Forhandlingernes Stadium. Paa F.i.o. Basis, Vancouver/U.K. holder Efterspørgslen sig paa Basis af omkring 19/- à 20/- beroende paa Positionen.

Transpacific lumber har været noget mere roligt. De store Berth-Lines, som jo hovedsagelig er paa japanske Hænder, har sluttet en Del store Dampere paa Timecharter Basis, hvilket kunde tyde paa, at dette Marked vil holde sig Sommeren over. Rateniveauet er uforandret.

Østen/Indien. Disse Markeder er meget rolige. Enkelt Soyabønnebefragtere forsøger at benytte sig af Situationen og indikerer, at de vil tage Tonnage til 23/6d. Basis Rotterdam eller Hamborg, men disse Tilbud er hidtil bleven afviste af Rederne.

Saigon Ris er støt. April Tonnage er 25/- værd via Cape, og for Maj/Juni noteres 24/6d. via Cape til Dakar/Bordeaux-Dunkirk range.

Indo Kina er stadig aaben for Tonnage til Montreal til 18/-, f.i.o., og fra Port Kampha noteres en Last paa 6/7000 Ts. til Frankrig til 23/-, f.i.o.

Madras Kysten indikerer kun 24/6d. for Maj, men Ris fra Rangoon maatte betale 25/- for 10,000 Tonner til Gdynia, Option Antwerpen/Hamborg Range til 1/- mindre, Maj.

Australien. Markedet har været meget stille, hvad Forretning til Europa angaar, hvorimod der cirkulerer forskellige Ordre til Østen. En enkelt Baad blev sluttet til 13/- til Shanghai.

De forskellige Ertsforretninger er uforandrede.

Sydafrika. Durban/Rotterdam eller Antwerpen noterer stadig 15/- for Erts. Majs fra Kilindini noterer 17/6d. forsøger mere for en lille Last paa omkring 5000 Tons.

Europa. Den udgaaende Kulforretning ligger stadig daarlig. Continentet/Vestitalien har fortsat med at tage Tonnage til 5/9d., Wales/Port Said indikerer 6/-.

De hjemgaaende Forretninger fra Middelhavet er som sædvanligt ingen Kommentarer værd. Alexandria/Hull sluttede Tonnage til 8/- per 60 Cbft. Fra Portugal gaar stadig enkelte Hvedelaster til U.K. til omkring 6/6d.

Donau har været uden Aktivitet, hvorimod Russerne har sluttet en stor Kontrakt for Pig-iron til Japan paa Basis af en 8000 Tonner hver Maaned, Juni til December, til 15/3d.

Trælastmarkedet fortsætter med at tage Tonnage til Minimalraterne, og det synes, efterhaanden som Tiden gaar, at blive lettere og lettere at faa Købmændene til at betale disse.

Kulfarten fra England til Danmark er uden større Forandringer.

Timecharter. Vestindia Markedet er blottet for Ordre. En lille dansk Baad paa 2500 Ts. fik \$1:- for Rundtur. Timecharter trip across, Levering USNH. Tilbagelevering U.K./Cont. er ogsaa stille. Russerne fortsætter med at tage Tonnage, Levering og Tilbagelevering Europa, til Trælastfarten til Rater, der ligger omkring 3/6d. à 3/9d., 9000 Tonner Dieselbaad sluttedes til 95 Cts., Levering og Tilbagelevering Golfen, ca. 4 Maaneder.

Polens Kuleksport i Februar Maaned 1936

De fra Polen i Februar Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig	52
Czekoslovakiet	2
Sverige	168
Norge	46
Danmark	19
Finland	1
Frankrig	90
Belgien	34
Holland	10
Schweiz	8
Italien	74
Grækenland	11
Malta	3
Algier	2
Ægypten	7
Argentina	12
Bunkerkul	42
Ialt.....	581
Danzig	22
Ialt.....	603

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Fremmede Skibes Anløb af ikke-aabne Havne paa Formosa og Pescador-Øerne

Fra Tokio meddeles, at det i Løbet af det sidste Aars Tid flere Gange er sket, at udenlandske Skibe er blevet udsat for langt Ophold, er blevet idømt Bøde og har været i Fare for at blive konfiskeret, fordi de har anløbet de ikke-aabne Havne paa Formosa og Pescador-Øerne eller ankre op i Nærheden af dem, til Trods for, at Anløbene i de fleste Tilfælde er foretaget for at søge Nødhavn. I Henhold til gældende Regler findes der kun 4 aabne Havne paa Formosa, nemlig: Keelung, Tamsui, Amping og Takao. Paa Pescadorøerne findes der overhovedet ingen aabne Havne. Skulde et udenlandsk Skib være nødt til at søge Nødhavn i en ikke-aabne Havn, til Trods for den Fare, der er forbundet hermed, anbefales det, at alle Fotografiapparater og Flag, der maatte findes om Bord, samles og laases inde af en af Officererne, før man kommer Kysten saa nær, at den kan fotograferes.

Den allerstørste Fare er forbundet med Anløb af den befæstede Havn Mako — ogsaa skrevet Bako, Matung og Bala-ko paa Pescadorøerne, da Anløb af fremmede Skibe der er strengt forbudt uden paa Forhaand indhentet Tilladelse.

Skibsfarten paa Sydney

Sydney Havn har udsendt en Rapport, hvoraf ses, at i Aaret 1934—35 ialt 6855 Skibe med en Bruttotonnage paa ca. 17.6 Mill. Tons anløb Sydney Havn. Dette betyder en Forøgelse paa 357 Skibe og ca. 1.2 Mill. Tons i Forhold til det foregaaende Aar; men medens Tonnagemængden er den største i de sidste Aar, er Antallet af Skibe mindre end i Aarene 1926—27 og 1927—28.

Antallet af Motorskibe var 675 med ca. 3.1 Mill. Tons sammenlignet med 472 og 2.6 Mill. Tons i det foregaaende Aar. Regnet efter Tonnagen udgjorde Motorskibene næsten 18 Procent af samtlige Skibe sammenlignet med 16 Procent det foregaaende Aar.

Foraarsnavigationens Aabning

Foraarsnavigationen paa Leningrad vil ifølge Havnekaptajnens Udsagn formentlig blive aabnet den 10. April ved Hjælp af Isbrydere. I denne Forbindelse vil der i den kommende Uge blive foretaget et Rekognosceringstog med en af Havnens Isbrydere paa den islagte Del af den finske Bugt for at bedømme Mulighederne for Navigationens Aabning.

Issituationen ved Leningrad

Ifølge sidste Isberetning er der Fastis til Schepelleffret. Mellem Schepelief og Hogland er Bugten dækket af Drivis af forskellig Tykkelse. Stedvis træffes hele Ismarker i Drift. I Omegnen af Hogland findes lettere Drivis. Videre vestpaa er Farvandet isfrit.

Montreals Havn

Skibsfarten paa Montreals Havn blev i 1935 aabnet den 15. April ved Ankomsten af det finske Dampskib »Marissa Thorden« af Helsingfors, der ankom med en Ladning Rug fra Danzig, og det første Post- og Passagerskib anløb Havnen den 21. April.

Havnen blev lukket den 9. December, og det sidste Skib, der forlod Havnen, var det norske Dampskib »Vardfjell«.

Ifølge en af Havneinspektøren til Montreals Handelskammer afgivet foreløbig Rapport vedrørende Sejladsen paa Montreals Havn i 1935 ankom i nævnte Aar 1,017 Skibe med en samlet Tonnage af ca. 3.96 Mill. Tons fra oversøiske Havne til Montreal mod 984 Skibe med en samlet Tonnage af 3.7 Mill. Tons i Aaret 1934.

Af disse Skibe var 547 af britisk Nationalitet, 25 Skibe under dansk Flag anløb Montreal i 1935 og 30 svenske Skibe samt 234 norske Skibe.

I Maanederne August, September, Oktober og November var Vandstanden i Skibskanalen ca. 1' højere end i 1934, da Havnemaaleren i Slutningen af Oktober Maaned udviste den laveste Vandstand, der nogensinde er konstateret i Montreals Havn, nemlig 27' 7". Den højere Vandstand i 1935 har været af stor Betydning for de større Passager- og Fragtbaade, idet ringere Gods end i 1934 har maattet transporteres til Quebec for Indladning der.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Februar Maaned 1936

Over Danzigs Havn er i Februar Maaned udført 121,572 t. Kul, deraf til Danmark 13,965 t. mod 201,511 t., deraf til Danmark 32,059 t. Kul i Januar Maaned 1936.

SPANSKE HAVNE

(fortsat).

Cadiz Havn.

Drikkevand leveres af Havneselskabet og koster normalt Pts. 3,50 pr. ton leveret ombord, iberegnet Leje af Vandslanger etc., naar Skibet ligger ved Kaj i Vesthavnen. Paa Rheden leveres Vandet fra Vandbaad, og koster for fra 1 til 10 tons Pts. 100,—, fra 11 til 29 tons er Prisen Pts. 10,— pr. ton, fra 30 til 50 tons Pts. 7,50 pr. ton, og fra 51 ton og opefter Pts. 6,— pr. ton, leveret ombord.

Bunkerkul. Der findes flere Bunkers Leverandører, som kan levere Kul enten fra Frilhavnskajen eller fra Lægtene ude i Bugten.

Brændselolie bør beordres god Tid i Forvejen, da den, naar der er Tale om større Partier, som oftest maa bringes hertil fra Sevilla. Der er dog Planer fremme om Oprettelsen af et Depot her i Havnen.

Fortøjning og Trosseforing. Prisen varierer efter Skibenes Størrelse, men er for et Skib paa ca. 1000 tons Pts. 30,—, om Natten dobbelt.

Winchmænd. Som Regel forlanges det, at disse tages fra Land. Daglønnen iberegnet den obligatoriske Forsikring er Pts. 17,50.

Arbejdernes Ulykkesforsikring. Ifølge spansk Lov er Arbejdsgiveren tvunget til at forsikre Arbejderne mod suadanne Ulykkestilfælde, som foraarsager Døden eller permanent Uarbejdsdygtighed, og Assurancepræmien er af Regeringen fastsat til 12 pCt. af Arbejdslønnen, hvilket som Regel omregnes til 10 pCt. af Last- eller Losseprisen. Arbejdsgiveren er ogsaa ansvarlig for Ulykkestilfælde, som foraarsager midlertidig Uarbejdsdygtighed, men er ikke tvungen til at dække Risikoen i et Assurance-selskab. Foruden nødvendig Lægehjælp etc. skal den midlertidigt uarbejdsdygtige tilskadekomne Arbejder udbetales 3/4 Dele af den vanlige Dagløn. Den obligatoriske Forsikring skal dækkes i et af den spanske Stat anerkendt Selskab.

Lastning af Salt. Salt er den eneste Vare, som eksporteres fra Cadiz i hele Skibsloadninger. Lastningen foregaar fra Lægtene, og Skibene ligger for Anker enten i Bugten noget nord for Puntales eller helt inden i Bugten tæt udenfor Arsenalet La Carraca. Skibene laster efter Tørn og kun eet Skib ad Gangen; normalt kan man regne, at der lastes ca. 200 tons om Dagen pr. Luge. Undertiden kan et Skib, som venter paa Tørn, begynde at laste inden det foregaaende Skib er færdiglastet, i hvilket Tilfælde den saaledes anvendte Lastetid kun tæller halvt. Alle Salt-Certepartierne indeholder en Bestemmelse om, at Skibet betaler 2/6 pr. Ton lastet til Dækning af alle Udgifter til Klarering, Lods, Lastning, Afgifter etc., saaledes at Skibet udover dette Beløb kun skal betale Konsulatsafgifter og Extra-Lods i Tilfælde, det ankommer eller afgaar om Natten.

Alle andre Varer, som udskibes fra Cadiz, kommer ind under Begrebet Stykgods, som gaar med de faste Rutebaade, hvis Redere har specielle Aftaler med deres Agenter angaaende Udgifterne.

Losning af Trælast. Det er saa godt som udelukkende Parllaster, som losses i Cadiz, hvilket gør, at Omkostningerne stiller sig noget højere end Tilfældet vilde være, dersom der var Tale om hele Skibsloadninger. Losningen foregaar ved Kaj, og man beregner, at der under gode Vejrforhold kan losses ca. 3,3 a 4 stdrs. pr. Time fra hver Luge, varierende efter Træets Størrelse og fra hvilken Del af Skibet, det skal losses. Losseprisen er Pts. 8,— pr. std. excl. Arbejdernes Ulykkesforsikring.

Losning af Kul. Kul losses ved Frihavnskajen ved Hjælp af en moderne Lossekran. Ded arbejdes Dag og Nat, og Skibet bør levere Lys i Rummet om Natten. Losseprisen varierer efter Lossehastigheden, og der betales for Losning af:

600 tons pr. Døgn	.....	1/6 pr. ton
800 »	.....	1/8 »
1000 »	.....	1/10 »
1250 »	.....	2/— »
1500 »	.....	2/2 »
1750 »	.....	2/4 »
2000 »	.....	2/6 »
2250 »	.....	2/7 »
2500 »	.....	2/8 »

Som Regel kan man regne, at der losses 1500 tons pr. Døgn. I de fleste Certepartier bestemmes det, at Skibet skal betale pts. 2,35 pr. 1000 kgs for spanske Afgifter, hvilket betydeligt overstiger det virkelige Beløb, som betales for Afgifter, thi for Skibe, som losses ved Frihavnskajen, betales hverken Transport- eller Havneafgift, og man maa derfor nærmest betragte det som en Reduktion paa 2 pts. i Fragten. (Fortsættes).

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Minimalraterne og Skibsfarten

Paa Dampskibsselskabet »Myren« Generalforsamling fremsatte Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Skibsreder H. A. Hansen, en Udtalelse om Minimalraterne.

Skibsreder Hansen, der aflagde Aarsberetningen, udtalte i denne, at da England i Lighed med de fleste andre Skibsfarts-Lande bevilgede Subsidier til Trampflaaden, kunde dette have faaet alvorlige Konsekvenser for den danske Handelsflaade. Men Følgerne blev afbødet ved Iværksættelsen af Minimalrater i de mest betydende Fragter.

Københavns Havn

Københavns Havnebestyrelse har paa et Møde tiltraadt Havnedirektørens Indstilling vedrørende Beregningen af Vareafgift for Metallinér.

Endvidere vedtoges det at ansætte en Havnefogedassistent som Medhjælp for Havnefogeden i Tegllholm Distrikt. De 5000 Kr. til Bygning af en Bølgeskærm til Beskyttelse for Lysfartøjer i Sluseforhavnen ved Kalveboderne blev bevilget og ligeledes 3200 Kr. til Forlængelse af Vejforbindelsen ud til Tegllholmsgade. Endelig tiltraadtes Forslag til Decision af Regnskabet over Udgifterne til Opførelse af en 340 Meter lang Kajmurstrækning ved 10 Meter Bassinet.

»Dannebrog«

I Dampskibsselskabet Dannebrog's nu udsendte Beretning fra Selskabets korresponderende Reder C. K. Hansen hedder det bl. a.:

Aaret har for Skibsfartens Vedkommende været præget af Usikkerhed saavel fragtmæssigt som valutamæssigt, og Vare-Udvekslingen mellem Landene blev i stigende Grad bestemt af handelspolitiske Interesser.

Særlig kendetegnende for 1935 har de i England indførte Minimums-Fragtskemaer været. Disse Foreteelser knyttedes sammen med Subventionspolitikken, og hvorledes man end principielt ser derpaa, kan der næppe være Tvivl om, at selve Indførelsen af Minimums-Fragtskemaerne har haft en gunstig Indflydelse paa de oversøiske Fragtmarkeder i det forløbne Aar.

Grosserer-Societetets Generalforsamling

Paa Grosserer-Societetets Generalforsamling udtalte Formanden, Grosserer Holger Laage-Petersen, bl. a. følgende:

Handelen kan ikke nære noget som helst Ønske om at lægge den Industri og anden Produktion, vi har, aaben for Dumping og lignende udenlandsk Konkurrence; men vi ønsker, at Overvurderingen af Valutakontorets beskæftigelsesskabende Betydning og Nødvendighed reduceres til, at det kun er medvirkende Aarsag, som tilmed ingenlunde er uundværlig.

Skoleskibet »Danmark« hjemme igen

Statsskoleskibet »Danmark« passerede Torsdag Formiddag Helsingør og ankrede kort efter op i Sundet. Bestyrelseseraadet toges om Bord dér og gjorde Rejsen ned over Sundet til København, hvor Ankomsten fandt Sted Fredag. Efter en Række Øvelser i Sundet, forøjede »Danmark« ved Bøje Nr. 4 i Yderhavnen, og gik siden til Orlogsværftet, hvor Eleverne afmønstredes. Derefter skal Skibet til Værft for aarligt Eftersyn, saa det kan være klar til Sommertogtet, der som sædvanlig begynder 15. Juni.

Burmeister & Wain og Norge

Det er meget glædeligt at konstatere, at Burmeister & Wain i den sidste Tid har faaet Bestilling paa syv nye Skibe til Norge, nemlig:

1 Tankskib paa 14,500 Tons d.w. til Hansen-Tangen i Christianssand.

1 Tankskib paa 12,500 Tons d.w. til Bernhard Hansen i Flekkefjord.

2 Tankskibe hver paa ca. 15,000 Tons d.w. til Martin Mosvold i Farsund, at levere Juni-September 1937.

1 Frugtskib paa 3,000 Tons til Alf. Jahkelin i Oslo.

Desuden er der i disse Dage underskrevet Kontrakt paa yderligere to Skibe, der skal bygges for norsk Regning.

Det drejer sig ved disse nye Ordre om meget betydelige Beløb. Alene de fire Tankskibe vil antagelig komme til at koste over 12 Millioner Kr.

Danmark med ombord

Da »Queen Mary« sejlede ud af Bassinet ved Clyde Floden paa sin første Prøvetur, var Danmark »med ombord«. I den store, elegante Bar skænkes nemlig skummende Carlsberg fra Fad.

Befragtning paa Kina

Norges Rederforbund meddeler, hvorledes det har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med en Rapport angaaende en Baad, som nylig har løstet en Partilast (lumber) i Nanking. Det fremgaar bl. a. deraf, at det er blevet meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at faa ordnet Losning paa Overtid.

Man risikerer ogsaa at blive udsat for Urimeligheder fra Toldfunktionærernes Side, specielt naar der, som i det her refererede Tilfælde, kun var et oversøisk Skib i Havnen. Kaptajnen meddeler, at der kom ikke mindre end 10 kinesiske Toldfunktionærer om Bord som skule maale og tælle Lasten. De forlangte alle Frokost og Middag, som maatte serveres i Skibets Salon. Messen var ikke god nok. Klager overfor Commissioner of Customs førte ikke til noget, og Kaptajnen maatte bøje sig for alle Toldernes Krav.

Forholdene ligger i det hele saadan i Kina, at der synes Anledning — siger Norsk Rederforbund — til at advare Rederne mod at gaa med paa Option af Losning ved en eller anden Plads i Yantse i Nærheden af Shanghai. I sidstnævnte Havn er Forholdene derimod nogenlunde rimelig, med Adgang til Overtidsarbejde o. s. v.

Amerikansk Ordre til Odense Staalskibsværft

Socony-Vacuum Oil Co., New York, der her i Landet er repræsenteret af Aktieselskabet Vacuum Oil Company, har i disse Dage underskrevet en Kontrakt med Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller om Bygning af et 10,200 Tons Tankskib. Skibet skal være færdigt ved Udgangen af Marts 1937, og Købesummen ligger mellem 3 og 4 Millioner Kroner.

At Ordren er gaaet til Danmark, trods meget skarp Konkurrence fra udenlandske Værfters Side, skyldes i høj Grad Vacuum Oil Companys ihærdige Anstrengelser.

Socony-Vacuum ejer en meget stor Flaade af Skibe, ialt 241 med en samlet Tonnage paa over 750,000 Tons. 66 af disse Skibe er hver paa over 10,000 Tons. Det er første Gang, dette store amerikanske Olieelskab placerer en Ordre hos et dansk Skibsværft.

GENERALFORSAMLINGER

Generalforsamling i Skipperforeningen

Københavns Skipperforening holdt Lørdag aarlig Generalforsamling paa Børsen. Formanden, Kaptajn Prip bød Velkommen. Regnskabet er tidligere omtalt. I sin Beretning fremhævede Kaptajn Prip, at Foreningen ofte fik Anmodning om Hjælp fra Efterladte efter Skibsførere, der ikke havde været Medlemmer af Foreningen; saadanne Anmodninger kunde ikke imødekommes. Man havde sidste Aar gennem Cirkulærer arbejdet for forøget Tilgang til Foreningen.

Siden Regnskabet's Afslutning havde Foreningen i Henhold til afdøde Grosserer Melchior's Testamente modtaget et nyt Legat paa over 15,000 Kr.

Der blev givet Decharge for Regnskab og Beretning, og de to afgaaende Medlemmer af Bestyrelsen, Kaptajnerne C. A. Bonde og G. A. Mikkelsen blev genvalgt.

Dampskibsselskabet »Dania«

Dampskibsselskabet Dania har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Kommitteret, Direktør Heilbuth, der mandedes afdøde Skibsreder, Konsul Ditlev Lauritzen.

Konsul Chr. Andersen affagde Beretning og Regnskab. Aaret 1935 har vist en lille Fremgang for Skibsfarten, men langt fra tilstrækkelig til at sikre et blot nogenlunde Resultat af Driften for almindelige Fragtdampere.

Generalforsamlingen gav Decharge for Regnskabet og

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 » »

genvalgte Direktør *Heilbuth* som Kommitteret samt nvalgte Skibsreder *H. A. Hansen* i Stedet for afdøde Konsul *Lauritzen*.

Svendborg Skibsværft

Aktieselskabet »Svendborg Skibsværft« har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Landsretssagfører *Elmqvist*. Formanden, Direktør *V. Nielsen*, aflagde Beretning. Den store Dok har været optaget i 265 Dage af 51 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage af 43,235, og den mindre i 269 Dage af 54 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage af 9,890. Værftet har afleveret to Nybygninger, nemlig en 150 Tons Motorgalease til Paketrederiet »Merkur« i Rønne og en Havnepolitibaad til Københavns Havnevesen. Endvidere har Værftet udført Staalkonstruktionsarbejder.

Direktør *J. Fisker-Andersen* aflagde Regnskabet, der udviser et Nettooverskud paa 108,566 Kr. Det vedtoges at udbetale 5 pCt. Udbytte.

Den norske Amerikalinie

Den norske Amerikaliniens Udbytte er ligesom i Fjor 3 pCt., som tages af Selskabets Reserver.

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab

Bestyrelsen for *Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab* har vedtaget at foreslaa den kommende Generalforsamling, at der udbetales et Udbytte paa 5 pCt.

For 1934 var den Aktionærerne tilkommende Del af Driftsoverskudet 154,643 Kr., og der udbetales da ogsaa 5 pCt. Udbytte.

Dampskibsselskabet »Rødbyhavn«

giver 6 pCt. i Udbytte.

PERSONALIA

50 Aars Jubilæum

Hovmester *A. Berg* havde den 2. April sejlet i 50 Aar, idet han første Gang udmønstrede med Skonnert »Thyra« af Troense, 1895 som Kok med Dampskibet »Hamlet« og derefter i 1898 med s.s. »Wineland«.

1899 blev han ansat som Hovmester i Aktieselskabet Det Danske Kulkompagni's Dampere »Julius Holmblad« og sejlede uden Ophold med dette Skib, indtil det blev solgt, hvorefter han fik Pladsen som Hovmester i samme Kompagni's s.s. »Breland«, hvor han endnu gør Tjeneste som Hovmester, og i alle de mange Aar uden en eneste Afmønstring.

Ny Havnekasserer

Havnevesenets mangeaarige Kasserer, *Chr. Jensen*, vil efter 21 Aars Tjeneste trække sig tilbage fra 1. April paa Grund af Svagelighed, og som hans Efterfølger er udnævnt Fuldmægtig *N. Pedersen* fra Havnevesenets Hovedkontor.

Dødsfald

Skibsfører *Ole Svendsen*, Thorshavn, der var kendt fra sin Danmarksrejse i den aabne Færøbaad »Tusk« i 1925 og fra den i Fjor paabegyndte Udgravning ved Lambavik paa Østersø efter Fregatten »Norske Løve«, er død, 76 Aar gammel.

BEKENDTGØRELSE

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling *Fredag den 3. April Kl. 15*, Ny Toldbodgade 3, med følgende

DAGSORDEN:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetning.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 19. Marts 1936.

BESTYRELSEN

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1806, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautica«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 31. MARTS 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, pass. Brunsbüttel 30.3.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Emden 20.3. til Østafrika.
s.s. *Aase*, ank. Kbhvn. 20.3.
m.s. *Aase Mærsk*, pass. Ushant 23.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Jaffa 28.3. til Haifa.
s.s. *Agnete*, ank. Hull 28.3.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Cabanas 16.3.
s.s. *Alabama*, afg. Newcastle-on-Tyne 19.3.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, ank. Southampton 23.3.
s.s. *Algarve*, ank. Antwerp 24.3.
s.s. *Alice*, pass. Gibraltar 17.3.
m.s. *Almena*, afg. Algiers 17.3.
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Penang 27.3. til Colombo.
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. New York 22.3. til London.
s.s. *Amalienborg*, oplagt Aalborg.
m.s. *Amerika*, Borch, pass. Lizard 27.3. p. R. t. St. Thomas.

m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Curacao 15.3.
s.s. *Anna*, Stralsund 22.3.
m.t. *Anna Mærsk*, pass. Vlissingen 24.3.
m.s. *Annani*, Kragelund, ank. Kobe 23.3.
s.s. *Anne*, opankret ved Valencia Rds. 17.3.
s.s. *Argentina*, afg. Kbhvn. 3.3. til River Plate.
m.s. *Arizona*, afg. Teneriffe 22.3. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Aalborg 23.2.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Houston 29.3.
m.s. *Asia*, Hansen, pass. Minikri 23.3. p. R. t. Shanghai.
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Bona 28.3. til Aberdeen.
s.s. *Aslaug*, pass. Gibraltar 27.3.
m.s. *Asnæs*, pass. Vlissingen 24.3.
m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Baltimore 10.3.
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Singapore 29.3. til Aden.

B

s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
m.t. *Bente Mærsk*, ank. Bataum 21.3.
s.s. *Bergenhus*, Stellan-Kbhvn.-Vestnorge Ruteu.

s.s. *Bes*, pass. Cancassopoint 25.3.
 s.s. *Betty*, afg. Rouen 16.3.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Antwerp 20.3.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. West-Hartlepool 31.3.
 s.s. *Birgitte*, rapp. 80 m N. for Lands End.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Newark 24.3.
 s.s. *Bodil*, ank. Valencia 15.3.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 24.3.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Madras 21.2.
 s.s. *Bothal*, ank. Gdynia 30.3.
 s.s. *Brasilien*, ank. Oslo 24.3.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Marseilles 29.3.
 s.s. *Bretland*, afg. Kbhvn. 30.3.
 s.s. *Britta*, ank. Aalborg 22.3.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. St. Thomas 27.3. til div. vest-indiske Pladser.
 s.s. *Brynhild*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Champerico 25.3. til Los Angeles.
 m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, ank. Vejle 25.3.
 s.s. *Carmen*, ank. Bastia 17.3.
 m.t. *Caroline Mærsk*, rapp. 37,52 N. 34,40 W. 22.3.
 m.s. *Chastine Mærsk*, pass. Cape Town 12.3.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Belfast 27.3. til Nakskov.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Cape Town 25.3. til Southampton.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Philadelphia 18.3.
 s.s. *Cimbria*, ank. Hartlepool 28.3.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Rouen 28.3. til Barry.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, ank. Durban forv. 2.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Alexandria 20.3.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Portland 28.3. p. R. t. Liverpool.

D

s.s. *Dagmar*, pass. Dungeness 21.3.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Göteborg 25.3.
 s.s. *Delaware*, afg. New York 2.4. til Kbhvn.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Port Vendres 23.3.
 s.s. *Douro*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Marans 23.3.
 s.s. *Edith*, ank. Helsingør 6.3.
 s.s. *Ejne Mærsk*, afg. Stockholm 24.3.
 s.s. *Egholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Eite*, Lisberg, afg. Gdynia 1.4.
 s.s. *Eisabeta Mærsk*, afg. Liverpool 20.3.
 s.s. *Eltensborg*, ank. Santander 28.3.
 s.s. *Elsborg*, afg. Cardiff 26.3.
 s.s. *Else*, pass. Coenhaven 23.3.
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Cape Town 7.3.
 s.s. *Emanuel*, ank. Marstal 27.3.
 m.t. *Emma*, afg. Morro Bay 18.3.
 s.s. *Energi*, ank. Aalborg 29.3.
 m.s. *Englund*, ank. Gdynia 30.3.
 s.s. *Englund*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Engueden*, ank. Lyth 25.3.
 s.s. *Eindring*, ank. Rønne 6.3.
 s.s. *Erna*, afg. Doua 13.3.
 m.s. *Erna*, Mouritzen, afg. Djibouti 27.3. til Colombo.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Estuer*, afg. Pomaron 23.3.
 s.s. *Estuer Maria*, Rasmussen, afg. Seville 3.4. til Liverpool.
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, ank. Hull 30.3.
 s.s. *Estrid*, afg. Murseines 19.3. til Konakri.
 m.s. *Europa*, afg. St. Thomas 24.3. til London.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 m.s. *Fanø*, oplagt.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, afg. Bangkok 26.3. til Singapore.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Gdynia 26.3.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Sele 27.3.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freja*, afg. Goole 19.3. til Kbhvn.

G

s.s. *Georgia*, afg. New York 20.3. til Oslo.
 s.s. *Gerda*, ank. Rouen 22.3.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Antw. 26.3.
 m.s. *Gertrude*, ank. Filadelfia 24.3.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31. 3. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,00
NEWYORK.....	453,50	AMSTERDAM.....	307,55
BERLIN.....	181,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,95	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,70	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	147,60	PRAG.....	18,90
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,75

s.s. *Gorin*, afg. New York 25.3.
 s.s. *Grete*, ank. Dakar 17.3.
 s.s. *Gronland*, Fischer, ank. Svendborg 4.3.
 s.s. *Guðrun*, afg. Eastham 11.3.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Ardrossan 15.3.
 s.s. *Gunhild*, ank. Bordeaux 21.3.
 s.s. *Gunver*, pass. Malta 24.3.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Bordeaux 21.3.
 s.s. *Gyda*, ank. Jaffa 14.3.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Marstal 25.3.
 s.s. *Horsia*, Nielsen, afg. Königsberg 28.3. til Danzig.
 s.s. *Hafnia*, ank. Kbhvn. 29.3.
 s.s. *Haljdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans*, afg. Casablanca 23.3.
 s.s. *Harald*, ank. Danzig 20.3.
 s.s. *Harriet*, pass. Gibraltar 23.3.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Rochester 23.3.
 s.s. *Herdis*, afg. Algiers 20.3.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Danzig 18.3.
 s.s. *Hilde*, ank. Alexandria 18.3. til Antwerpen.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Hull 22.3.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Tacoma 25.3.
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Bahia 17.3.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Bordeaux 28.3.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 22.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Hamborg 18.3.
 s.s. *Inger*, afg. Malaga 19.3.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Gdynia 31.3.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Havana 23.3.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Algiers 25.3.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Aden 18.3. til Singapore.
 s.s. *Jenny*, pass. Carvoeiro 21.3.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Casablanca 18.3.
 s.s. *Johanne*, pass. Skagen 24.3.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Rouen 18.3.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Christobal 18.3.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Kbhvn. 25.3.
 s.s. *Jutta*, afg. London 24.3.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 30.3.

K

s.s. *Karen Toft*, ank. Kbhvn. 23.3.
 s.s. *Karla*, ank. Rouen 17.3.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kirsten*, ank. Rouen 17.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Baltimore 15.3.
 s.s. *Kjobenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Bruxelles 29.3.
 s.s. *Knud*, afg. Aabenraa 23.3. til Danzig.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L


m.s. *Lalandia*, afg. Rotterdam 30.3. til Southampton.
 s.s. *Laura*, pass. Madeira 23.3.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Rotterdam 24.3.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Cardiff 17.3.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Glasgow 19.3.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Lübeck 25.3.
 s.s. *Lilian*, pass. Brunsbüttelkoog 23.3.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Danzig 26.3.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 28.3.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



m.s. *Louisiana*, ank. Kbhvn. 26.3.
 m.s. *Lundby*, Lund, ank. New York 26.3.
 s.s. *Lynæs*, pass. Spurn Point 25.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maja*, afg. Flensborg 23.3.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Genoa 28.3. til Port Said.
 s.s. *Mana*, Albertsen, afg. Durban 18.3. til Østafrika.
 s.s. *Margit, Jensen*, pass. 13° 32 S. — 91° 36 Ø. 23.3. p. R. I. Dakar.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Maria Toft*, afg. Georgelown 26.3.
 s.s. *Marie*, afg. London 23.3.
 m.t. *Marie Mærsk*, rapp. 1640 m fra Kiel 18.3.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. New York 23.3. til W. Indien.
 s.s. *Maryland*, afg. B. Aires 24.3. til Santos.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Levant 15.3.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Marseilles 27.3. til London.
 s.s. *Maen*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Marocco*, ank. Oporto 25.3.

N

s.s. *N. C. Monberg*, afg. Methil 28.3.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Havre 28.3. til Oslo.
 s.s. *Najaden*, afg. Hangø 21.3.
 s.s. *Nancy*, pass. Ushant 24.3.
 s.s. *Nautic*, afg. Råfsø 23.3.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Aalborg 29.3.
 s.s. *Nelly*, ank. Kbhvn. 24.3.
 s.s. *Neptun*, ank. Curacao 1.3.
 s.s. *Nerina*, afg. Hangø 24.3.
 s.s. *Nevada*, ank. Santos 24.3.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. San Pedro 15.3.
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Kobe 25.3.
 s.s. *Niobe*, ank. Gandia 20.3.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. San Pedro 23.3.
 m.s. *Nordbo*, ank. Port Albani 20.3.
 s.s. *Nordborg*, afg. Nørresundby 28.3.
 s.s. *Norden*, afg. New York 10.3. til London.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Vancouver 6.3. til Taku Bar.
 m.s. *Nordhavet*, afg. New York 13.3.
 m.s. *Nordhval*, ank. Christobal 15.3.
 m.s. *Nordkap*, afg. New York 11.3.
 s.s. *Nordlys*, Havari i Atlanterhavet 23.3. til New York.
 m.s. *Nordpol*, ank. Grimsby 21.3.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Gibraltar 21.3.
 s.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Genoa 27.3.

O

s.s. *Olga*, afg. Dakar 19.3.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Lamias 20.3.
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Lissabon 29.3.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Bayonne 26.3.

P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. Dakar 29.3. til Antw.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Dunston/Tyne 28.3.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, pass. Havanna 24.3.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Yokohama 28.3.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Manilla 22.3.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Danzig 30.3.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Stettin 29.3.

R

s.s. *Randi*, ank. Tyne 24.3.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. London 20.3.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Rouen 30.3.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Brighton 7.3.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Sabang 26.3. til Westafrika.
 s.s. *Scandia*, afg. Fredericia 30.3. til Stettin.
 s.s. *Scotia*, ank. Aarhus 30.3.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Liverpool 28.3.
 m.s. *Selandia*, Andersen, ank. Bellingham 23.3.
 m.s. *Siam*, Nielsen, afg. Dakar 23.3. til Geraldton.
 s.s. *Signe*, ank. Casablanca 13.3.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Kbhvn. 29.3.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Dungeness 29.3.
 s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Ceuta 1.4.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Grimsby 20.3.
 s.s. *Stal*, Larsen, ank. Ziguinchor 27.3.
 s.s. *Stella*, pass. Christobal 16.3.
 m.s. *Stensby*, Eggert, afg. Seishin 15.3. til Panama f. O.
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Bais 30.3.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kbhvn. 126.3.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Antwerpen 18.3.
 s.s. *Svanhild*, ank. Preston 19.3.
 s.s. *Svanholm* i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, afg. Kbhvn. 18.3.
 s.s. *Søborg*, oplagt Aalborg.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

m.s. *Tasmania*, Barfoed, forv. ank. Galveston 1.4.
 s.s. *Taarndholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. St. John N.B. forv. 27.3.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Aalborg 1.4.
 s.s. *Tekla*, pass. Skagen 19.3.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Danzig 30.3. til Nykøbing Falster.
 s.s. *Tennessee*, ank. Oslo 22.3.
 s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Dairen 28.3.
 s.s. *Tove*, pass. Dungeness 14.3.
 s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Boston (Mass.) 20.3.
 s.s. *Trio*, Svane, under Losning i Hadsund.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 22.3. til Philadelphia og New York.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, pass. Christobal 10.3.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Le Havre 25.3.

V

s.s. *Vendia*, ank. Stettin 29.3.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Frederikshavn 24.3.
 s.s. *Viborg*, ank. Antwerp 28.3.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Tyne 26.3.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, pass. Spurn Hd. 22.3.
 s.s. *Virginia*, afg. Santos 11.3.

W

s.s. *Wm. Th. Mallig*, ank. Rotterdam 30.3.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Kbhvn.-Aarhus Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, pass. Panama 23.3.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Casablanca 30.3.

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

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER
H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN
TELEFON: BYEN 6762 & 4326

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

STEVEDORE

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

Aalborg

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2869

RANDERS

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

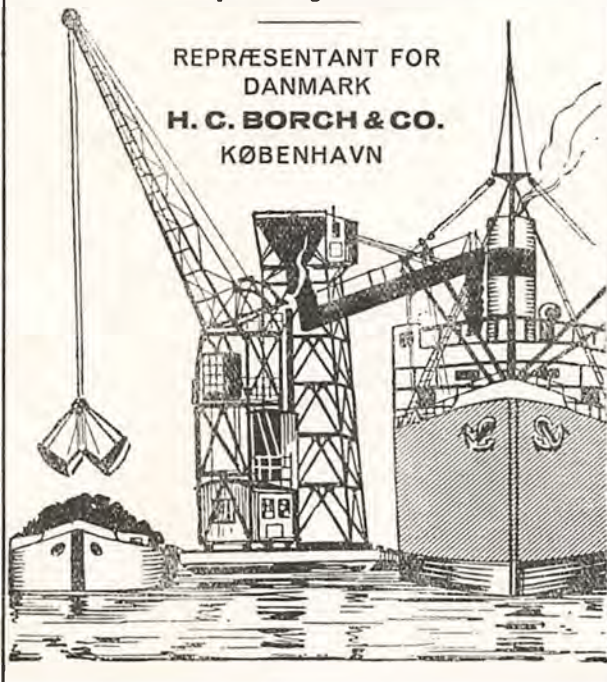
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK

H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN



AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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 Skibsredereforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstøt for Træskibe
Patent Menje 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.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 1. April 1936.

Nr. 13.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar 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 Sæen.

I. Østersøen.

863. Danmark. Bornholm. Gudhjem S.-lige Havn. Uddybningsarbejder fuldført. Ledefyr anbragt paa Plads.

Gudhjem S.-lige Havn (c. $55^{\circ} 12',7$ N. $14^{\circ} 58',5$ E.) er nu i enhver Henseende fuldt farbar, idet Uddybningsarbejdet i Indsejlingsrenden er tilendebragt og Ledefyrene anbragt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 40/2377 1935. Havnelods, Side 67.)

864. Sverige S.-Kyst. Åhus. Lystønder og Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 13/950. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Tønder er genudlagt paa Station:

Lystønderne *Åhus redd, yttre* og *Åhus redd, inre*. Klokketønden *Åhus*.

c. $55^{\circ} 55'$ N. $14^{\circ} 23'$ E.

(E. f. S. Nr. 9/529 1936.)

865. Sverige S.-Kyst. Ronneby E.-lige Indløb. Grund. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 13/949. Stockholm 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 8/448 1936 meddeles, at der ved foretagne Undersøgelser i Løbet paa og i Nærheden af Pladsen $56^{\circ} 07',60$ N. $15^{\circ} 17',17$ E. er fundet fritliggende Sten med en mindste Dybde af 6 m ved Middelvandstand.

A d v a r s e l. Det tilraades Førerne af mere dybtgaaende Skibe, som trafikerer dette Løb, særlig i stærk Søgang og naar det antages at være Lavvande at benytte det W.-lige Indløb (W. om *Gåsfeten*) til *Ronneby*.

(E. f. S. Nr. 8/448 1936.)

866. Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 13/948. Stockholm 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* paa c. $56^{\circ} 09'$ N. $16^{\circ} 06'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 10/605 1936.)

867. Sverige. Furön. Lodsudkigsstation atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 13/879. Stockholm 1936.)

Furön Lodsudkigsstation paa c. $57^{\circ} 17'$ N. $16^{\circ} 37'$ E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 8/450 1936.)

868. **Sverige. Ekö Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 13/878. Stockholm 1936.)
Ekö Fyr paa NE.-Pynten af *Ekö* paa c. 57° 30' N. 16° 44' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 10/609 1936.)
869. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. 59° 35' N. 19° 56' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/465 og 12/789 1936.)
870. **Sverige. Öregrundsgropen. Djursten Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 13/877. Stockholm 1936.)
Djursten Fyr paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 10/617 1936.)
871. **(P). Finland. Bottniske Bugt. Murgrund. Baake opføres.**
(U. f. s. Nr. 8/311. Helsingfors 1936.)
I Løbet af 1936 vil der paa 62° 13' 47" N. 21° 17' 31" E. blive opført en Baake, *Murgrund* Baake, bestaaende af en Diamant, hvis øverste Halvdel er sort og nederste Halvdel hvid, paa røde Støtter.
872. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Reposari (Räfsö). Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 8/310. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kallo c. 61° 36' N. 21° 28' E. *Räfsö (Reposari)*. *Mäntyluoto övre og nedre*. *Mäntyluoto hammjär*. *Räfsö (Reposari) övre og nedre*.
(E. f. S. Nr. 10/620 1936.)
873. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Rauma. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 8/307. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Järviuoto c. 61° 07' N. 21° 27' E. *Iso Ruohokari*. *Pieni Ruohokari*. *Valkeakari övre og nedre*. *Suokari övre og nedre*. *Nurmes*.
(E. f. S. Nr. 10/621 og 11/695 1936.)
874. **Finland. Finske Bugt. Porkkala—Kallbåda. Taagesignal atter i Virksomhed.**
(U. f. s. Nr. 8/300. Helsingfors 1936.)
Taagesignalet ved *Porkkala—Kallbåda* Fyr paa c. 59° 52' N. 24° 18' E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 11/697 1936.)
875. **Finland. Finske Bugt. Porkkala. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 8/299. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Rödakon c. 60° 00' N. 24° 33' E. *Mickelskär övre og nedre*. *Grimsholm*. *Smultrongrund*. *Röngrund*. *Porkkala lotsstuga*. *Porkkala Bifyr*. *Porkkala södra Bifyr*. *Långörn*. *Stora Träskö*. *Stora Träskö övre og nedre*. *Makiluoto övre og nedre*.
(E. f. S. Nr. 11/698 1936.)
876. **Finland. Finske Bugt. Indløbet til Helsingfors. Gråhara Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 8/298. Helsingfors 1936.)
Gråhara Fyr paa c. 60° 06' N. 24° 59' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 11/699 1936.)
877. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 8/301. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Bleholm övre og nedre c. 60° 10' N. 24° 58' E. *Långörn*. *Väster Svartö*. *Mjölö*. *Hammgrund*. *Tirgrund*. *Rönnskär övre og nedre*. *Likgrund*. *Drumsö*. *Uttergrund*.
(E. f. S. Nr. 11/701 1936.)

878. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Sörnäs Fyr nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 8/302. Helsingfors 1936.)
Ledefyrene *Sörnäs övre* og *Sörnäs nedre* paa c. 60° 11' N. 24° 59' E. er permanent nedlagt.
879. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Blåbärlandet (Mustikkamaa). Ledefyr forsynet med Dagmærker.**
(U. f. s. Nr. 8/303. Helsingfors 1936.)
a. *Blåbärlandet övre* Fyrbaake paa c. 60° 11' N. 24° 59' E. er blevet forsynet med en rød Firkant, i hvis Midte er malet en hvid Trekant med Spidsen nedad.
b. *Blåbärlandet nedre* Fyrbaake er blevet forsynet med en rød Firkant, i hvis Midte er malet en hvid Trekant med Spidsen opad.
De to Mærker er overet i Pejling c. 29°.
880. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Skatudden (Katajanokka) Fyr forsynet med Dagmærke.**
(U. f. s. Nr. 8/304. Helsingfors 1936.)
Skatudden Fyr paa c. 60° 10' N. 24° 59' E., er blevet forsynet med en rød Firkant, i hvis Midte er malet en hvid Trekant med Spidsen nedad.
Overet med *Högholmskobben* Fyr i Pejling c. 187°.
881. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Högholmskobben (Korkeasaarenluoto) Fyr forsynet med Dagmærke.**
(U. f. s. Nr. 8/305. Helsingfors 1936.)
Högholmskobben Fyrbaake paa c. 60° 10' N. 25° 00' E. er blevet forsynet med en rød Firkant, i hvis Midte er malet en hvid Trekant med Spidsen opad.
Overet med *Skatudden* Fyr i Pejling c. 187°.
882. **Finland. Finske Bugt. Söderskär Fyr atter tændt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Söderskär Fyr paa c. 60° 07' N. 25° 25' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 7/442 1936.)
883. **Finland. Finske Bugt E.-lige Del. Fyr atter tændt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Viipuri.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Ruuskeri (Rödsjär) c. 59° 58' N. 26° 41' E. *Suur Tytärsaari*.
(E. f. S. Nr. 7/401 og 11/702 1936.)
884. **Finland. Finske Bugt. Suursaari. Fyr atter tændt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Viipuri.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Hoglands södra c. 60° 01' N. 27° 00' E. *Hoglands norra*.
(E. f. S. Nr. 7/401 og 11/703 1936.)
885. **Finland. Finske Bugt. Stormvarselstationer oprettet.**
(N. f. S. Nr. 12/1141 og 12/1142. Berlin 1936.)
Stormvarselstationer er oprettet paa følgende Steder:
Lavansaari c. 60° 01',₃ N. 27° 49',₀ E. *Seiskari* c. 60° 01',₃ N. 28° 22',₀ E. *Seinästö (Stjurs Udde)* c. 60° 11',₁₁ N. 29° 01',₈ E.
(Kort Nr. 277.)
886. **Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. Vrag fjernet.**
(N. t. M. Nr. 557. London 1936.)
Vraget, der i Kortet er angivet at ligge c. 2,4 Sm 156° fra *Tolboukin* Fyr, er fjernet og Vraglystønden samt de to Vragtønder inddraget.
Tolboukin Fyr: c. 60° 03' N. 29° 33' E.
(Kort Nr. 277.)

887. Rusland. Finske Bugt. Dolgoi Nos W. t. N. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 544. London 1936.)

Et Vrag ligger sunket paa c. $59^{\circ} 55' N.$ $28^{\circ} 55' E.$, 2,0 Sm 286° fra *Dolgoi Nos* Fyr. En Spirtønde med 2 mod hinanden vendende Koste er udlagt tæt NW. for og en Spirtønde med 2 fra hinanden vendende Koste er udlagt tæt SE. for Vraget.

(Kort Nr. 277.)

888. (T). Tyskland. Stilo NE. Vrag.

(N. f. S. Nr. 13/1277. Berlin 1936.)

Vraget af en Fiskerkutter ligger sunket i c. 6 m Vand paa c. $54^{\circ} 49',3 N.$ $17^{\circ} 49',0 E.$, c. 800 m fra Kysten. Dybden over Vraget er 4 m. En grøn Vragtønde med N.-Topbetegnelse er udlagt c. 50 m N. for Vraget.

Vraget vil blive fjernet.

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

889. (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 1936 midlertidigt blive udlagt paa $55^{\circ} 43' (07'') N.$ $12^{\circ} 35' (41'') E.$, c. 230 m W. for W.-Kanten af Indløbet til *Kalkbrønderihavnen* til Brug ved Kapsejlads.

Bøjen er Skibsfarten uvedkommende.

890. Sverige. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 13/889. Stockholm 1936.)

Klokketønden *Kullagunnarstorpsgrundet* paa c. $56^{\circ} 06' N.$ $12^{\circ} 36' E.$ er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 8/471 1936.)

891. Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet SW. Undervandshindring.

(U. f. s. Nr. 13/888. Stockholm 1936.)

Et Motorfartøj for S.-gaaende har den 3. Marts d. A. SW. for *Oskarsgrundet* noget udenfor Løbet paa S.-Siden omtrent tværs af den sorte Stage med 3 Balloner paa $55^{\circ} 34',55 N.$ $12^{\circ} 47',60 E.$ eller noget W.-ligere ved at vige for et modgaaende Fartøj rørt Grunden eller en Undervandshindring paa en Dybde af c. 6,7 m ved Middelvandstand.

(Kort Nr. 285, 249 og 210.)

892. (T). Danmark. Store-Bælt. Knudshoved—Sprogø. Oplysning om Vrag.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/862 1936 meddeles, at Vraget af Galeasen *Erna* ligger sunket i 24 m Vand paa $55^{\circ} 18' (57'') N.$ $10^{\circ} 52' (46'') E.$, 1,5 Sm 27° fra *Knudshoved* Molefyr. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis c. 40 og c. 80 m SW. for Vraget. Den midlertidigt udlagte Bøje er inddraget.

(E. f. S. Nr. 12/862 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

893. Danmark. Isefjord. Lystønder genudlagt.

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Lysegrund E. c. $55^{\circ} 49' N.$ $11^{\circ} 47' E.$ *Skunkelmæren*. *Høsehalsen*. *Eskholm* NW. *Bognæs* SE.

(E. f. S. Nr. 9/568 1936.)

894. **Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoor. Advarsel.**
 Fra den 14. Maj d. A. vil der i c. 4 Maaneder blive afholdt Torpedoskydning fra Torpedostationen ved *Bramsnæsvig* (c. $55^{\circ} 42',7$ N. $11^{\circ} 48',0$ E.).
 Skydelinien strækker sig fra Torpedostationens Brohoved i Retning 345° indtil Linien E.—W. gennem *Kongsøre Næbbe*, og er markeret ved udlagte Bøjer og Flaader. Paa Flaaderne vil der som Regel under Skydning befinde sig en Observationspost. Umiddelbart før en Torpedo affyres, vil der blive hejst en rød Kugle paa en Mast paa Torpedostationens Brohoved.
 Naar Kuglen er hejst, skal der ved Navigering i Nærheden af Stationen og Skydelinien udvises Agtpaaagivenhed med Hensyn til Torpedobaner samt drivende Torpedoor. Kuglen nedhales, naar den udskudte Torpedo er bjerget.
 Naar Skibe og større Fartøjer befinder sig i Skydelinien, vil Skydning paa Afstande, der kan medføre Fare for disse, blive indstillet.
 Skibe og større Fartøjer kommende fra *Holbæk Fjord* bør ikke nærme sig Skydelinien, saafremt Kuglen er hejst.

Advarsel for Fiskere.

Opmærksomheden henledes paa, at det altid er forbundet med Risiko at arbejde med Bundredskaber inden for et Omraade, der — foruden Kystlinien fra *Kirsebærhugen* til S.-Enden af *Dragerup Skov* — har følgende Grænser:

Mod Syd: En Linie i Retning E. gennem S.-Enden af *Dragerup Skov*.

Mod Øst: En Linie i Retning S. fra S.-Enden af *Lindholm* indtil Skæringen med ovennævnte Linie.

Mod Nord: En Linie fra N.-Enden af *Lindholm* til N.-Enden af *Kirsebærhugen*.

Endvidere 150 m paa hver Side af Skydelinien i Retningen 345° fra Torpedostationens Brohoved indtil E. for *Kongsøre Næbbe*.

N B. Marineministeriet paatager sig ikke nogetsomhelst Erstatningsansvar for Skade, der forvoldes Fiskeres Garn og andet Materiel under Fiskeri paa det paagældende Areal.

Tidligere udstedte Bekendtgørelser vedrørende Torpedoskydning ved *Bramsnæs-vig* ophæves.

(E. f. S. Nr. 14/865 1935. Kort Nr. 267. y. Danske Lods, Side 194.)

895. (T). **Sverige. Kattogat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(U. f. s. Nr. 13/891. Stockholm 1936.)

Omkring den 20. April d. A. vil Fyrskibet *Fladen* paa c. $57^{\circ} 13'$ N. $11^{\circ} 51'$ E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 2 Maaneder blive ombyttet med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter og Lufttaagesignal. Reservefyrskibet, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“, afgiver intet Undervandstaagesignal.

896. (T). **Sverige. Kattogat. SW.-lige Indløb til Göteborg. Böttö og Gäveskär Fyr. Prøver med Taagesignalapparater.**

(U. f. s. Nr. 12/818. Stockholm 1936.)

I Tiden fra den 15. April til den 15. Oktober d. A. vil der blive afholdt Prøver med Taagesignalapparaterne ved Fyrene *Böttö* paa c. $57^{\circ} 39',0$ N. $11^{\circ} 43',3$ E. og *Gäveskär* paa c. $57^{\circ} 39',8$ N. $11^{\circ} 46',3$ E.

Ved Prøverne er Tonehøjden ved de to Fyr byttet om, saaledes at Tonehøjden for *Böttö* er 300 c/s og for *Gäveskär* 400 c/s. Iøvrigt er Karakteren for Taagesignalerne uforandret.

897. **Sverige. Kattogat. Göteborg Havn. Løb nedlagt.**

(U. f. s. Nr. 13/892. Stockholm 1936.)

Östra hamnkanalen i *Göteborg* er nedlagt som almindeligt Løb. c. $57^{\circ} 42',5$ N. $11^{\circ} 58',2$ E.

898. (P). **Sverige. Skagerrak. Tovas ungar. Lys- og Fløjtetønde udlægges.**

(U. f. s. Nr. 13/893. Stockholm 1936.)

I Løbet af Efteraaret 1936 vil der paa $58^{\circ} 14',30$ N. $11^{\circ} 16',10$ E., $0,22$ Sm 295° fra Grunden *Tovas ungar*, blive udlagt en rød Lys- og Fløjtetønde, *Tovas ungar*, der skal vise hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink 1^s, Mørke 14^s.

(Kort Nr. 236.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

899. Tyskland. Lister Dyb. Oplysning om Lister Ley Lystønde.

(Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i Flensborg.)

Den sort- og rødmaledede Lystønde *Lister Ley* paa $55^{\circ} 01' 28''$ N. $8^{\circ} 28' 20''$ E. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s , Blink 2^s , Mørke 2^s , Blink 2^s , Mørke 6^s .
(E. f. S. Nr. 12/807 1936.)

900. (P). Tyskland. Amrum. Fyr forandres.

(Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i Flensborg.)

I Løbet af April dette Aar vil *Amrum* Bagfyr paa c. $54^{\circ} 38'$ N. $8^{\circ} 21'$ E. blive forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 50^s , Blink $2,25^s$, Mørke $10,25^s$, Blink $2,25^s$, Mørke $10,25^s$, Blink $2,25^s$, Mørke $22,75^s$. Synsvildd: 21 Sm. Middel-lysevne: 31 Sm. Fyret viser rødt Lys fra Pejling $295^{\circ},1$ til $325^{\circ},8$, iøvrigt hvidt Lys.
(Kort Nr. 264.)

901. Holland. Wester Schelde. Honte. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 12/1151. Berlin 1936.)

1. Rød Lystønde 2 paa c. $51^{\circ} 25',4$ N. $3^{\circ} 37',7$ E. samt den grønne Spidstønde c. $0,3$ Sm SW. for samme er permanent inddraget.

2. En rød og sort, vandret sribet Lystønde *H-SS*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelsers hver 10^s , Lys 7^s , Mørke 3^s , er udlagt paa $51^{\circ} 25' 22''$ N. $3^{\circ} 37' 09''$ E., ved NW.-Enden af *Spijkerplaat*.

3. En grøn Spidstønde er udlagt paa $51^{\circ} 25' 05''$ N. $3^{\circ} 37' 45''$ E.

(Se Tillæg.)

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

902. (T). England S.-Kyst. Stokes Bay. Forbudt Ankerplads.

(N. t. M. Nr. 554. London 1936.)

Et elektrisk Kabel er udlagt til Forsøg indenfor et Omraade med følgende Grænser: En Linie fra et Punkt $0,37$ Sm 245° fra *Kickerqill Tower* $1,02$ Sm i Retningen 191° derfra $0,64$ Sm i Retningen 99° og herfra $0,82$ Sm i Retningen 28° til Kysten.

Kablet vil ligge ud for et Tidsrum af c. 6 Uger og al Ankring i ovennævnte Omraade er indtil videre forbudt.

Kickerqill Tower: c. $50^{\circ} 47'$ N. $1^{\circ} 09'$ W.

903. Irske Hav. Isle of Man. Peel Harbour. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 543. London 1936.)

Den hvide Lysvinkel i Fyret paa Yderenden af *Peel Harbour Pier* paa $54^{\circ} 13' 30''$ N. $4^{\circ} 41' 50''$ W. er fjernet, saaledes at Fyret nu viser rødt, fast Lys.

904. Irske Hav. Isle of Man. Laxey. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 543. London 1936.)

Laxey hvide, faste Fyr paa c. $54^{\circ} 13'$ N. $4^{\circ} 23'$ W. er forandret til at vise rødt, fast Lys.

905. Irske Hav. Isle of Man. Whitestone Bank. Lys- og Klokkebaad genudlagt.

(N. t. M. Nr. 570. London 1936.)

Lys- og Klokkebaaden paa c. $54^{\circ} 25'$ N. $4^{\circ} 20'$ W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 12/819 1936.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

906. **Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Radiofyr Plads.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Vestmannaeyjar Radiofyr og Radiostation er beliggende paa $63^{\circ} 26' 30''$ N. $20^{\circ} 16' 10''$ W.
(Kort Nr. 314, 322, 226 og 270. Fyr-Fort. Tillæg Nr. 1, Side 52.)
907. (P). **Frankrig. La Rochelle. Ledefyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 13/805. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *La Rochelle* Ledefyr, som følger:
a. Forfyret paa c. $46^{\circ} 09',4$ N. $1^{\circ} 09',1$ W. forandres fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s , Lys $4,5^s$, Mørke 1^s , Lys $1,5^s$, Mørke 1^s . Synsvidde: 15 Sm.
b. Bagfyret, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s , faar en Synsvidde af 16 Sm.
De to Fyr vil blive formærkede samtidig.
908. **Frankrig. La Coubre. Taagesignal flyttet og atter i Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. 13/811. Paris 1936.)
La Coubre Taagesignal er atter i Virksomhed. Sirenen er nu opstillet c. 680 m 239° fra Fyret.
c. $45^{\circ} 41',6$ N. $1^{\circ} 14',4$ W.
(E. f. S. Nr. 3/186 1936.)
909. **Frankrig. Cap Ferret Radiofyr forandret og atter i Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. 13/808. Paris 1936.)
Cap Ferret Radiofyr paa c. $44^{\circ} 38',7$ N. $1^{\circ} 15',0$ W. er atter i Virksomhed og afgiver nu under samme Forhold som tidligere følgende nye Signal:
Bogstaverne FT, 3 Gange 10^s .
3 Streger 30^s .
Bogstaverne FT, 3 Gange 10^s .
Naar *La Coubre* Radiofyr er i stadig Virksomhed (under Taage), vil *Cap Ferret* Radiofyr ligeledes træde i stadig Virksomhed (uafhængig af hvordan Vejrforholdene er) ved det 4^m , 10^m , 16^m , 22^m o. s. v. af hver Time.
(E. f. S. Nr. 12/824 1936.)
910. **Frankrig. Saint-Jean-de-Luz Bugt. Le Socoa Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 13/812. Paris 1936.)
Le Socoa Fyr paa c. $43^{\circ} 23',7$ N. $1^{\circ} 41',2$ W. er forandret fra at vise hvidt og rødt, fast Lys til at vise hvidt og 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 . Synsvidde: 16 Sm for hvidt og 13 Sm for rødt Lys.
911. **Marokko. Casablanca. Grund.**
(N. f. S. Nr. 12/1165. Berlin 1936.)
En Grund med 0,7 m Vand ligger paa $33^{\circ} 36' 21''$ N. $7^{\circ} 36' 22''$ W.
912. **Afrika W.-Kyst. Fransk Kongo. Port Gentil. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 12/1168. Berlin 1936.)
Det grønne, faste Fyr paa c. $0^{\circ} 42',7$ S. $8^{\circ} 47',0$ E., paa *Pyramide des Chargeurs*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: 7 m.
913. (P). **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Fyrskib. Lufttaagesignal og Radiofyr forandres.**
(N. f. S. Nr. 12/1168. Berlin 1936.)
Omkring den 1. Maj d. A. sker følgende Forandringer om Bord i *Portland Fyrskib* paa c. $43^{\circ} 31',5$ N. $70^{\circ} 05',8$ W.:

Lufttaagesignalet bliver, som følger:

Pause	53 s.
Tone	1 s.
Pause	1 s.
Tone	5 s.
Pause 27 ^s , Tone 3 ^s . (4 Gange).....	120 s.
Periode	3 ^m .

I Radiofyrets Signal bliver som sidste Gruppe afgivet:

Streg	1 s.
Pause	1 s.
Streg	5 s.

Denne Gruppe falder sammen med den tilsvarende Gruppe i Lufttaagesignalet og tjener derved til Afstandsbestemmelse.

914. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Handkerchief Fyrskib. Lufttaagesignal forandres. Radiofyr installeres.
(N. f. S. Nr. 12/1169. Berlin 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid sker følgende Forandringer om Bord i *Handkerchief* Fyrskib paa c. 41° 29' N. 70° 04' W.:

a. Lufttaagesignalet bliver, som følger:

Pause	23 s.
Tone	1 s.
Pause	1 s.
Tone	5 s.
Pause 26 ^s , Tone 4 ^s . (5 Gange).....	150 s.
Periode	3 ^m .

b. Et Radiofyr installeres. Bølgelængde: 308 kc/s (973 m).

Radiosignalet bliver, som følger:

2 høje og 1 dyb Tone, afvekslende (vibrerende)	30 s.
Pause	150 s.
Periode	3 ^m .

I Radiofyrets Signal bliver som sidste Gruppe afgivet:

Streg	1 s.
Pause	1 s.
Streg	5 s.

Denne Gruppe falder sammen med den tilsvarende Gruppe i Lufttaagesignalet og tjener derved til Afstandsbestemmelse.

915. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Sandy Hook Point Fyr flyttet.
(N. t. M. Nr. 11/634. Washington 1936.)

Sandy Hook Point Fyr er flyttet og staar nu 1805 m 306° fra *Sandy Hook* Fyr. c. 40° 28' N. 74° 01' W.
(E. f. S. Nr. 11/736 1936.)

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

916. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Augustine Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 11/643. Washington 1936.)

St. Augustine Fyr paa c. 29° 53' N. 81° 17' W. er forandret til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 30^s, Blinkets Varighed 0,3^s. Fyrets Lysevne er betydelig forøget.
(E. f. S. Nr. 4/240 1936.)

117. Cuba N.-Kyst. Bahia Honda. Ledefyr forandret.
(N. t. M. Nr. 11/647. Washington 1936.)
Bahia Honda Indløb bageste Ledefyr paa $22^{\circ} 55' (30'') N.$ $83^{\circ} 10' (00'') W.$ er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Synsvidde: 10 Sm. Fyret er ubevogtet.
118. Cuba N.-Kyst. Punta Lucrecia Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 550. London 1936.)
Punta Lucrecia røde Blinkfyr paa c. $21^{\circ} 05' N.$ $75^{\circ} 37' W.$ lyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 44/2599 1935.)
119. Equador. La Plata Island. Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 549. London 1936.)
La Plata Island Fyr paa c. $1^{\circ} 16' S.$ $81^{\circ} 06' W.$ lyser atter med normal Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s .
(E. f. S. Nr. 18/1100 1935.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

920. Frankrig. Juan Bugt. Pointe de l'Îlette Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 13/813. Paris 1936.)
Pointe de l'Îlette Fyr paa c. $43^{\circ} 32',6 N.$ $7^{\circ} 07',3 E.$ er forandret fra at vise fast Lys til at vise hvidt, rødt 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 . Synsvidde: 17 Sm for hvidt, 14 Sm for rødt og 12 Sm for grønt Lys.
Den hvide Lysvinkel fra Pejling 90° til 145° er forandret til at lyse fra Pejling 90° til 135° .
921. Italien S.-Kyst. Capo Spartivento W. Navneforandringer.
(N. f. S. Nr. 11/1068. Berlin 1936.)
1. Navnet *Palizzi* paa c. $37^{\circ} 55' N.$ $15^{\circ} 59' E.$ er forandret til *Palizzi Marina*.
2. Pynten paa $37^{\circ} 55' 22'' N.$ $15^{\circ} 56' 17'' E.$ har faaet Navnet *Punta S. Giovanni*.
922. Jugoslavien. Adriaterhavet. Canale della Morlaacca (Planinski Kanal). Porto di Segna (Senj). Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 56/140. Genua 1936.)
Det røde, faste Fyr paa Hovedet af *S. Ambrogio Mole* paa c. $45^{\circ} 00' N.$ $14^{\circ} 45' E.$ er vanskeligt at skelne paa Grund af den stærke Belysning paa Kysten.
923. (T). Rumænien. Sorte Hav. Constantza. Taagesignal midlertidig forandret.
(Meddelelse fra det kgl. danske Gesandtskab i Bukarest.)
Taagesignalet ved Fyret paa Hovedet af den E.-lige Bølgebryder paa c. $44^{\circ} 10' N.$ $28^{\circ} 41' E.$ er midlertidig forandret til Signal med Sirene, Et-Stød hver $2^m. 08^s$, Stød 8^s , Pause 2^m .
924. Rusland. Sorte Hav. Karkinit Bugt. Skadowsk Ledefyr forandret.
(N. f. S. Nr. 12/1163. Berlin 1936.)
Skadowsk hvide, faste Bagfyr paa c. $46^{\circ} 07' N.$ $32^{\circ} 55' E.$ er forandret til at vise rødt, fast Lys.

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

925. Røde Hav. Eritrea. Isolotto Sheikh-al-Abu. Fyrs Synsvidde.
(A. a. N. Nr. 54/134. Genua 1936.)
Isolotto Sheikh-al-Abu Fyr paa c. $16^{\circ} 02' N.$ $39^{\circ} 26' E.$ har en Synsvidde paa 15 Sm.

926. Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Rawal Pir. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 559. London 1936.)

Paa *Rawal Pir* er paa c. 22° 49' N. 69° 24' E., 2,5 Sm 106° fra *Mandvi* hvide Gruppe-Blinkfyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 8 Sm.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

927. Kina. Chu-kiang (Canton Floden). Wang-mun Indløb. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 43. Shanghai 1936.)

I Følge Rapport er Dybden i *Wang-mun* Indløb aftaget. 22° 31' 48" N. 113° 37' 50" E.

928. Kina. Tsing-tao Havn. Inderhavnen. Undervandshindring.

(N. t. M. Nr. 47. Shanghai 1936.)

En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 36° 05' N. 120° 18' E., c. 120 m 302¹/₂ fra *Ta-pao-tao Rock* Baake.

929. Australien NW.-Kyst. Vlaming Head. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 576. London 1936.)

Vlaming Head Fyr paa c. 21° 49' S. 114° 07' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

930. Australien N.-Kyst. Torres Stræde W.-lige Anduvning. Undervandshindring findes ikke.

(N. t. M. Nr. 561. London 1936.)

Undervandshindringen, der i 1927 var rapporteret at ligge paa c. 10° 34' S. 137° 29' E., c. 50 Sm NE. for *Cape Wessel*, er forgæves eftersøgt.

931. S.-Australien. Port Mac Donnell. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 577. London 1936.)

Fyret paa *Pynten* paa c. 38° 04' S. 140° 40' E., 0,17 Sm 41° fra S.-Spidsen af *Cape Northumberland* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s.

XI. Bekendtgørelser m. m.

932. Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.

(Meddelelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.)

E. f. S. Nr. 1/87 1936 annulleres og erstattes med:

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

Skibe i Rutebart paa Grønland:

M/S Disko	} Kl. 0600, 1200 og 1700 G. M. T.
S/S Gertrud Rask	
S/S Gustav Holm	
S/S Hans Egede	

Skibe i Rutebart paa Island eller Færøerne:

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

Skibe i Rute fart paa England:

M/S England	} Kl. 0600 og 1200 G. M. T.
M/S Esbjerg	
M/S Jylland	
M/S Parkeston	
S/S Diana	} Kl. 0600, 1200 og 1700 G. M. T.
S/S Rhône	

Resultatet af Observationerne afsendes fra Skibene som Observationstelegrammer, der er affattet i Overensstemmelse med det internationale Kodesystem til Brug ved telegrafiske 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 5180 m, og indgaar senere i den *europæiske* Vejrtjenestes internationale Vejrtelogrammer („*Messages collectifs*“), der udsendes paa de i 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.)

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:

- T Supplement No. 1 to North Sea Pilot, Part IV.
T Admiralty List of Wireless Signals, Vol. II; Supplement No. 2, 1936.

Tyskland:

- N D. 106 Deutsche Küste, Hever und Schmalteuf. Plan: A. Einfahrt nach Husum.
B. Aussenhafen von Husum. C. Hafen von Pellworm.

Sverige:

- N 272 Öresund, norra delen med Havneplaner over: Hälsingborg, Kopparverket, Rå, Landskrona, Höganäs, Mölle, Helsingør, Gilleleje og Hornbæk.

Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****933. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved-Sprogø. Vrag findes ikke.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/892 1936 meddeles, at det ved en Dykkerundersøgelse paa den opgivne Plads 55° 18' (57") N. 10° 52' (46") E. er konstateret, at der ikke der findes noget Vrag, hvorfor den udlagte Vragafmærkning er inddraget.

(E. f. S. Nr. 13/892 1936.)

934. (T). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Egern Sund Sømærke ikke paa Plads.
Hvid- og rødtribet Spidstønde med Ballon *Egern Sund* paa $54^{\circ} 53' (17'')$ N. $9^{\circ} 36' (19'')$ E. er for Tiden ikke paa Plads. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

935. Danmark. Manø Gyde. Kaneshunde. Afmærkning atter i Orden.
Afmærkningen i *Manø Gyde* og *Kaneshunde* er atter i Orden. c. $55^{\circ} 17' N.$ $8^{\circ} 29' E.$

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

8/445 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.
8/446 Oplysning om Lystønder ved Vintertid. Advarsel.

I. Østersøen.

1936

5/269 *Danmark. Gedser Rev Fyrskib* midlertidig ombyttet.
8/467 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
9/551 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Anduvning. Fyrskib inddraget for Is. Oplysning om Fyrskibs Vinterstation.
12/788 *Sverige. Golland E.-Kyst. När Fyr* forandres.
12/792 *Tyskland. Brüsterort Fyr* forandres.
13/888 *Tyskland. Stilo NE.* Vrag.

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

1936

1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N.* Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
1/21 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provsten Fort. Oliehavn under Bygning.* Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.
1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
1/24 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Sandhage N.* Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.
1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masneds Fort.*
1/29 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Havn.* Oplysning om Broer. Bolværk spærret.
1/30 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.
1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE.* Undervandshindring.
1/35 *Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn.* Tilsanding.
1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.* Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
4/230 *Sverige. Sundet. Helsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen.* Besejlingsforholdene ændret.
8/468 *Sundet. Kullen W.* Oplysning om Vrag „*Gloria*“.
9/566 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
10/686 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravot Rønde over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
11/715 *Sverige. Sundet. Vens NW.-Rev.* Lys- og Fløjtetønde flyttes. Nyt Sømærke udlægges.
11/716 *Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr* forandres.
11/718 *Sverige. Sundet.* Indløbet til *Malmö.* *Malmö vågbrytarebank Fyr* og *Malmö inre Fyr* forandres.
13/891 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet SW.* Undervandshindring.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1986
 1/38 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/39 Danmark. Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W. Undervandshindring.
 1/41 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret.
 Advarsel.
 1/44 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.
 1/45 Danmark. Limfjorden. Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg. Gennemsejlings-
 aabning midlertidig forhindret. Tider for Gennemsejling.
 1/46 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.
 9/569 Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag „Kaj“. Advarsel.
 10/635 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 11/722 Sverige. Kattegat. Vingaskär Fyr forandres.
 12/801 Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.
 12/802 Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.
 13/894 Danmark. Isefjord. Bramsnæs vig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 13/895 Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidigt.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1986
 1/48 } Nordsøen. Doggerbank. E.-Side. Vrag. Advarsel.
 8/486 }
 1/56 Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde,
 1/57 England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.
 1/58 England. Humber. Grundt Vand.
 1/59 Skotland. Firth of Forth. North Carr Rock. Forsøgslystønde med Taageknaaldsignal flyttet.
 1/60 Skotland. Firth of Forth. Leith. Boreoperationer.
 5/276 Nordsøen. Haaks Fyrskib SSW. Vrag.
 6/341 Tyskland. Sild. Lister Dyb. Fyr forandres.
 10/639 England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet.
 11/728 Tyskland. Jade. Wangeroog. Skydeøvelser. Aussen Jade Fyrskibs Plads midlertidig
 foranderlig.
 13/900 Tyskland. Amrum. Fyr forandres.

Island og Færøerne.

- 1986
 1/66 Island. Faxaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.
 1/68 Island. Fáskrúðsfjörður. Hafnarnes Fyr midlertidig slukket.
 1/69 Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1986
 1/82 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
 1/83 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
 1/84 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-
 tjenestens Udførelse i danske Farvande.
 1/85 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af
 særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
 1/86 Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse
 for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
 1/88 Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
 1/89 Danmark. Stednavne rettes i danske Søkort.
 1/92 Færøerne. Vejrmedling pr. Radio.
 2/146 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselsstationer.
 2/147 Britiske Øer og Nordsøen. Almindelige Oplysninger angaaende Miner.
 12/859 Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouiljetjenesten genoptages.
 13/932 Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 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.	Oldstevedore.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Dispatch.
Aarhus	Hassing & Drescher.	
Assens	H. V. Jacobsen.	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S., Stevedore.	
Holbæk	S. I. Sørensen.	
Horsens	Søren Andersen.	Stevedoring.
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.	
København	Skjold Andersen.	
København	Hans Brandt.	
København	Københavns Stevedore Kompagni.	Klis.
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S.	
Nyborg	Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense	Simonsen & Møller.	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' **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.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

KJØGE

P. F. CLEEMANNETABLERET 1879
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AABENRAA

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

F. OHLSSON'S EFTF.ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

FAABORG

NØRRESUNDBY

RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORGLLOYD'S AGENT
Telefon: 4120 Statstelefon: 16 Telegram-Adr. »Maritime«**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

ODENSE

BERGMANN, SMITH & CO.(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier) TELEGR.-ADR. »BERGSMITHS«
STATSTELEFON 13**CHR. CLEMMENSEN**INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSETELEFON: 14 & 33 TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«
STATSTELEFON 33**Rasmus Christensen**Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:
O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30 ODENSE TELEGR.-ADR.: »FRIIS«
(3 Ledninger)**Carl v. d. Hude,**Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

C. HOPPEEDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 - 1663 TELEGR.ADR.: "HOPPE"

BANDHOLM

RANDERS

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur Telegram-Adresse:
Telefoner 11 & 41 »HOVMAND«**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**INDEHAVER J. CHR. J. BACH
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

CARL HASSAGER & COIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. "Hassager"
Statstelefon 17

FREDERICIA

SAXKJØBING

JULIUS MORTENSENINDEHAVER: 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**HOLGER KRISTIANSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802 TELEGRAM-ADR.: „SKIBSMÆGLEREN“

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 15

TORS DAG 9. APRIL 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

NYE SYNSPUNKTER EFTER GAMMELDAGS RECEPT

Paa Royal Mail Lines Generalforsamling udtalte Lord Essendon, at Skibene er gamle, og et nyt Byggeprogram maa derfor drøftes. Der var indsat nyt Maskineri i »Alcantara« og »Asturias«, og dette var godt, da Passagertrafikken paa Sydamerika var i Fremgang. Derimod klagede Lord Essendon over Konkurrencen i den hjemgaaende Fart paa Pacificruten, og man har her under Overvejelse at finde den bedste Maade at bekæmpe denne Konkurrence paa. Han brugte Ordet *undue* Konkurrence — altsaa ikke *unfair* — og han ikke blot tænkte paa men sagde rent ud: Skandinaviske Skibe. Det er altid godt at faa klar Besked, og vi ved altsaa i dette Tilfælde, hvem det er, Lord Essendon tænker paa.

Det har ofte været fremhævet, udtalte Lord Essendon videre, at England skulde bruge sin stærke Stilling som den store Køber til at sikre sig, at Trafiken til britiske Havne gaar med britiske Skibe. Hidtil havde den engelske Regerings Politik været fuld Frihed paa Havene, men man lever i skiftende Tider, og selv de britiske Frihandelsredere maa indrømme, at Ændringen med Protektionisme har været fordelagtig. Britiske Redere kan ikke med Hænderne i Skodet se paa denne nødvendige og upaakrævede Konkurrence fra udenlandske Rederes Side, udtalte Lord Essendon, der er den britiske Regerings Raadgiver i Søfartsspørgsmaal, og sluttede: Man kan ikke sidde stille og se paa, at ens Forretning glider bort, ved at holde paa ældgamle Principer, som ikke er tilstrækkeligt elastiske til at klare den nye Situation.

Man gør klogt i at mærke sig disse Ord. Lord Essendon har dermed paany understreget Nødvendigheden af, at britiske Skibe fik større Beskæftigelse med Transporten af britiske Importvarer. Det er akkurat som dengang den ulyksalige Bevægelse startedes under Brask og Bram i de forskellige Lande: Køb vore egne Produkter. Denne Kamp mod Importen af fremmede Produkter ser man nu Resultatet af. Hvert enkelt Land lever højt paa dette: Køb engelsk, køb dansk, køb svensk, køb tysk Arbejde! En Misforstaaelse er det, at dette skulde blive til Velsignelse for nogen. Verdensøkonomien er derigennem kommet ud i et Uføre, som man ikke kan se, hvordan man nu skal komme ud af paany. Gennemføres nu ogsaa for Skibsfartens Vedkommende de samme Grundsætninger — *ship national* — vil det betyde nye Indskrænkninger i det mellemfolkelige Samkvem, som alle de politiske Forviklinger gør endnu mere kompliceret. Tendensen, der er fremme i Tiden, gaar ud paa, at enhver tilsyneladende vil være sig selv nok. Men saa længe denne ødelæggende Tendens florerer, vil der kun være Tale om Ubehageligheder for Skibsfarten, som for hele Samfundet og Verdensøkonomien. Men — intet Land kan være sig selv nok. Vi maa naa frem til Samarbejde paa Trods af alle Skuffelser og Nederlag, hvis ikke — da vil det ende med Kaos og dermed, at Handelen formindskes fra Aar til Aar, indtil man naar det ulyksalige 0-Punkt!

BYTTEHANDELENS FØLGER

Byttehandelen, der efterhaanden synes at være blevet Trumf i det internationale Handelssamkvem, har ikke mindst i England vakt en pinlig Opmærksomhed. Det viser sig bl. a., at det Byttehandelsarrangement, der er blevet truffet mellem Tyskland og Brasilien, virker direkte til Skade for Englands Handel. Det er en Kendsgerning, at Brasiliens Køb fra England i de første ni Maanedes sidste Aar var £4,300,000 mod £7,000,000 i den samme Periode i 1934, mens dets Import fra Tyskland var £6,500,000 mod £5,800,000, og dets Eksport til England faldt fra £7,000,000 til £4,000,000, mens det til Tyskland forblev konstant paa £7,000,000. Man kan forstaa, hvilke Tab Englands Skibsfart herigennem har lidt. Det maa endvidere erindres, at Handelen mellem Tyskland og Brasilien udføres næsten udelukkende paa tyske Skibe. Hvad f. Eks. Bomuld angaar, — hidtil den største Artikel i Handelen England-Brasilien — saa er Stillingen her overordentlig sørgelig, idet Englands Skibsfart har lidt et Tab paa 55,000 Tons paa et Aar, hvilket Tab har været Tysklands Gevinst. En saadan Udvikling kan naturligvis nok skabe mange Betæneligheder i England, og det er givet, at man fra engelsk Side vil søge at foretage Skridt til en Forbedring eller en Forandring i Situationen.

Fra dansk Side vil man ogsaa med Interesse høre om denne Udvikling — der maaske ogsaa kan give os et og andet at tænke paa. Ydermere viser det sig, at England nu i Modsætning til tidligere med største Opmærksomhed følger Udviklingen af den mellemfolkelige Handel. En mere rationel Gennemførelse af Byttehandelen mellem de forskellige Lande vil meget let kunne faa katastrofale Følger.

TURISTPROPAGANDA

Grundet paa tidligere Tidens totale Mangel paa Forstaaelse af Begrebet Turistpropaganda er man nu, da der er taget fat med en dygtig ung Mand som Leder, ved at gaa fuldkommen over Gevind. Nu er der snart ikke den Ting, der ikke skal til for at lokke Turister hertil. En skønne Dag vil selve Ordet hænge Folk langt ud af Halsen. Og bestandig er det den stakkels H. C. Andersen, der skal holde for. Først fik man hans Profil og et Par Eventyr paa Frimærkerne — en pudsig Form for Turistpropaganda! — og siden har man vendt den kære, gamle Digter paa alle mulige Leder og Kanter med en Emsighed, der staar i det mest skrigende Misforhold til tidligere Mangel paa Initiativ. Men alle Rekorder slaas dog nu ved, at en Filnsmand har faaet den Idé, at H. C. Andersens maaske mest betagende Eventyr »Historien om en Moder« skal optages paa Film og samtidig meddeles det, at det vil blive en glimrende Turistpropaganda, hvis Filmen optages paa Fyn!! Saa mange er Ordene. Nu er »Historien om en Moder« for mange Mennesker mere hellig end noget andet, saa at profanere dette gribende Mesterværk ved at anvende det i Turistpropagandaens Tjeneste maa dog forhaabentlig kunne stoppes. Lad os blot gøre alt muligt for at faa Turister hertil — det er vi alle sammen interesseret i — men Turistpropagandaen maa anlægges efter en Maalestok, saa den ikke udfordrer.

FRANSKE SKIBSFART SUBSIDIER

De franske Finanser staar ikke bedre end de fleste andre europæiske Landes. Alligevel bevilgedes der for indeværende Aar ikke mindre end 547 Millioner Francs til de franske Rederier, deraf til Liniefart 466 Millioner og heraf faar Compagnie Generale Transatlantique Broderparten med 226 Millioner, hvoraf 135 Millioner er afsat til Bidrag til Liniens Driftsomkostninger og 91 Millioner til Rente paa de af Staten garanterede Bygningsomkostninger for »Normandie«.

Til sin Passagertrafik til Brasilien og Argentina faar Compagnie de Navigation Sud-Atlantique 24,5 Million. Efter L'Atlantiques Brand opretholdes Forbindelsen med kun to Skibe, men endnu et Skib vil blive bygget til denne Fart, og da bliven Støtten sikkert forøget.

Hvor hurtigt Frankrig er gaaet frem ad Subsidie-vejen ses bedst af følgende Tal for, hvad der er bevilget til Linietraffiken:

Aar	Mill. Francs	Aar	Mill. Francs
1928	89,0	1933	353,7
1929	133,6	1934	353,7
1930	148,4	1935	405,7
1931	192,2	1936	466,2
1932	313,5		

Men ikke blot med Penge hjælper den franske Slat Skibsfarten, ogsaa med indirekte Støtte. I Fjor gennemførtes saaledes en Lov, efter hvilken alle Statsmyndigheder, lokale Forvaltninger, Jernbaner, Kulfirmaer, Gas- og Elektricitetsværker og andre offentlige Foretagender, som arbejder med statslig eller kommunal Koncession eller understøttes af offentlige Midler, skal forpligte sig til at lade transportere alle Laster, som de modtager eller afsender, og lade Passagerer, som rejser for deres Regning, udelukkende benytte franske Skibe. Forseelse herimod kan medføre Inddragning af Koncession eller Understøttelse eller ogsaa Bøder. Denne Lov er særlig vigtig for Kultransporten. Af de Kul, som er leverede til offentlige Korporationer eller Foretagender, har hidtil kun 43 pCt. været transporteret med franske Skibe. De resterende 57 pCt. skal nu ogsaa transporteres af Frankrig selv, men for at det kan ske, skal der bygges yderligere Kulskibe for fransk Regning. Dem, det kommer til at gaa ud over, bliver de engelske Kulskibredier. Vi staar altsaa her ved et af de snart utallige Eksempler paa Skruen uden Ende. H.

 MEDDELELSER FRA
 DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING
 SPANSKE HAVNE

Cadiz Havn.

(fortsat).

Asfalt i Drums kommer som Regel hertil i Partlaster og losses som oftest ved Frihavnskajen, hvor man kan losse ca. 120 drums pr. Time fra hver Luge, og Losseprisen er Pts. 2,50 pr. tons excl. Arbejdernes Ulykkesforsikring. Losningen foregaar med Skibets wincher. Naar Losningen foregaar ved Toldkajen, kan den udfores baade hurtigere og billigere.

Tobak ankommer som Regel i Partlaster og losses direkte til Jernbanevogne enten ved Puntalesbroen eller ved Toldkajerne. Lossehaastigheden afhænger derfor af det Antal Jernbanevogne, der kan stilles til Skibets Disposition, men man kan ikke regne med at kunne faa losset mere end fra 85 à 100 tons pr. Dag fra hver Luge. Ved Puntalesbroen er Losseprisen pts. 6,75 pr. ton, i hvilken Pris er beregnet den obligatoriske Forsikring af Arbejderne, Kranlejen, som er obligatorisk, samt de fornødne Arbejdere til at modtage Lasten paa Jernbanevognene, hvilket som Regel er for Skibets Regning. Da Kranerne ikke kan tage Lasten fra Skibsrummet, maa Skibets wincher tage Lasten op fra Rummet og placere den paa Dækket. Ved Toldkajerne er Losseprisen kun pts. 5,— pr. ton iberegnet Arbejderforsikring og winchmænd, men excl. Kranleje og Arbejderne paa Jernbanevogne.

Egestav kommer hertil fra New Orleans og oploses paa Toldkajerne, hvor Losseprisen er pts. 5,50 pr. ton iberegnet Arbejderforsikring og winchmænd, men excl. Kranlejen.

Afgifter. Skibene betaler her Tonnage-Afgiften, naar de kommer fra oversøiske Pladser, Transport-Afgiften, Trafik-Afgiften (derrama), og Havneafgiften, af hvilke Afgifter Trafikafgiften altid er for Skibenes Regning, medens Transport- og Havneafgifterne, naar intet andet er aftalt, kan opkræves paa Lastens Ejere. Naar undtages Havneafgiften, er disse Afgifter de samme, som gælder for alle spanske Havne.

Havneafgiften beløber sig til pr. 1000 kgs Last losset eller lastet (Uddrag af Tariffen):

Konstruktionsmateria-	Europæisk Fart		Oversøisk Fart	
	Import	Eksport	Import	Eksport
ler af Sten eller Jord	0,375	0,500	0,375	0,500
Stenkul	0,375	0,500	0,500	0,750
Petroleum og lignende	0,500	2,500	0,500	3,500
Salt	1,500	0,200	1,500	0,200
Vin og Olivenolie	3,000	1,500	3,500	1,500
Frugter og lignende	3,000	1,000	3,500	1,000
Korn	1,250	2,500	1,250	2,500
Træmasse etc	0,500	1,000	0,500	1,250
Foderstoffer og Frø	1,250	2,500	1,500	3,000

Tariffen specificerer diverse andre Varer, men foranstaaende er de betydeligste. Som tidligere nævnt, betaler Skibe, som losses eller laster ved Frihavnskajen hverken Transport- eller Havneafgift.

Bestemmelserne angaaende Manifeste, Proviantlister, Passagerlister, Sundhedspas etc, er de samme, som gælder for alle spanske Havne, ligeledes Klareringsafgifterne til Toldvæsenet.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Efter den Afslappelse i den storpolitiske Situation i Europa, der har fundet Sted i den sidste Ugestid, synes Købmændene igen, i hvert Fald for de oversøiske Markeders Vedkommende, at vise nogen mere Interesse for Tonnage. Men desværre er der jo paa næsten alle Markeder meget mere Tonnage, end der er Brug for, og Rateniveauet er derfor i de Trades, hvor der ikke findes Minimalrateskemaer, uforandret lavt.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Resume:

Canada/US. Atlantic & Gulf/Vestindien. Der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Lastning per fow. og senere fra St. Lawrence til UK/Cont. paa Basis af Minimalraterne. Endvidere cirkuleres forskellige Kornlaster til Marseilles og Genua til Rater omkring 2/6d. per Qr. Til Skandinavien er sluttet flere mindre Baade til 13 Cts. per 100 lbs.

For Deals fra Canada ligger Raten omkring 45/- à

50/- per Std. beroende paa Størrelse, Last- og Lossepladser.

Fra Staterne er det som sædvanligt Scrapjernsnoteringerne, der dominerer. Dansk 2,500 Tonner fik 12/3d. fra Philadelphia til U.K. New York/Genua indikerer \$4.75 paa Gross terms, og USNH. til Japan betales med 12/- fio.

Fra Golfen noteres Pitchpine til River Plate til \$11.50 per 1,000 Fod. Bomuld og Generals Gulfport/UK. indikerer 5½ à 6 Cts. paa fio. paa fio. og samme Rate kan faas til Japan.

Sukker fra Vestindien fortsætter med at tage Tonnage til omkring 13/3 à 13/6d. for stor Tonnage fra Cuba til UK./Cont. og til 12/6d. fra San Domingo for 5,000 Tonnere.

River Plate. Der er kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage paa Certepartibetingelser, men der har været ret livlig Tilbud af berth Forretning, og ca. 25 Baade er paa den Maade taget ud af Markedet, men desværre

ligger der stadig et lignende Antal og venter paa Last, og flere kommer der til i de nærmeste Uger, saa Stillingen er stadig kritisk for en Række Redere.

Til Destinationer uden for Minimalraterangen er der en Smule mere Efterspørgsel, men de Rater der bydes er ruinerende lave. Up River/Pacific indikerer 14/- og til Japan noteres 13/6d. April/Maj.

Vestkyst Sydamerika. Nitratebefragterne er interesserede i Tonnage til Europa paa Basis af 17/6d. for Lastning ult. Maj og fremefter. Rederne er dog ikke interesserede for saadan Forretning til denne Rate.

Nordpacific. Der er stadig intet at gøre for fulde Kornladninger til Europa. Forskellige parcels er sluttede til omkring 17/- til p.p. U.K. Paa f.i.o. Basis til U.K. er sluttet til 19/- for Majlastning. Transpacific Lumber Farten har været særdeles aktiv og laget 5 Baade til Rater omkring 22/- à 23/- per 100 Balefod Basis Losning Kina. 9,700 Tonner fik £5000:—til Japan, og 2 Baade sluttedes til Australien paa Basis af 20/- per 100 Balefod. Disse Rater kan gentages, og for ult. April/primò Maj Tonnage kan der inaske faas et Tillæg.

Østen/Indien. Der er ingen alvorlig Efterspørgsel efter Tonnage for Soyabønner. En bestemt London Befragter indikerer ganske vist at være aaben paa Basis af 24/- for April/Maj, men denne Rate synes ikke at have Interesse for nogen Reder.

Ris fra Saigon ligger uforandret paa omkring 24/6 à 25/- for Maj/Juni Tonnage via Cape. Tidlig Tonnage kan ogsaa paa dette Marked faa noget mere, f. Eks. betalles for 7500 Tonner, 28. April cancelling, 25/6d. til Bordeaux/Dunkirk range via Cape.

Fra Indo Kina noteres 23/- f.i.o. for Kul til Rouen/Nantes of 18/- f.i.o. til St. Lawrence, Maj/Juni.

Philippinerne er aaben for Tonnage for Sukker til Golfen/Northern Range til \$6.25, Maj.

Fra Madras Kysten er der Interesse for Maj/Juni Tonnage paa Basis af 24/- 25/-, og fra Bombay Siden

er der sluttet flere Baade til 22/- for Linsød og Kerne til U.K./Cont.

Australien. Markedet har været stille, og Exportørerne er kun interesseret i Tonnage, naar de kan sælge Lasten samtidig. De faa Forretninger, der har været gjort, er naturligvis afsluttet paa Minimalratebasis.

Whyalla/Japan har faaet 2 japanske Dampere til 8/-, men disse Befragtere er stadig uabne for Tonnage til samme Rate. Whyalla/Baltimore noterer uforandret \$4.40.

Sydafrika. Fra Durban noteres stadig forskellige Ertslaster til Rotterdam/Antwerp, Stettin, Gøteborg til 15/-. 6000 Tonner kan placeres for Majs fra Kilindini til U.K. til 16/6d. Maj.

Europa. De udgaaende Kulrater til Middelhavet er uforandret, hvorimod der har fundet en lille Stigning Sted i Raterne for Kul fra Wales til Sydamerika. Wales/Buenos Ayres har f. Eks. betalt 8/9d., og fra Hull er der til samme Losseplads betalt 9/-.

Middelhavet/hjem er uforandret. Constanza/Bourgas range har faaet græsk 6,000 Tonner til UK. til den lave Rate af 11/-. Sortehavet er iøvrigt ikke meget bevendt. Russerne noterer kun 12/3d. for en stor Ertskontrakt til Staterne, og for 6,500 Ts. pig-iron til Japan indikeres 15/6d.

I vore hjemlige Farvande er der ikke større Forandringer. Kulraterne fra England til Danmark ligger stadig omkring 3/9d. à 4/6d. rettende sig efter Størrelse og Losning. Trælastmarkederne fortsætter med at slutte sig til Minimalraterne.

Timecharter. Der er en Kende mere Efterspørgsel efter Tonnage i Vestindia Farten. For 4,000 Tonner bydes idag 90 Cts. for Rundtur. Flere mindre Motorskibe har faaet omkring \$1.75 for trip across Forretning. Norsk 3,700 Tonner er sluttet for 12 Maaneders amerikansk Fart til \$1:—.

For stor Diesellonnage er Efterspørgslen knap saa livlig og Raterne ligger en Kende lavere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Foreningen til Søfartens Fremme's Generalforsamling

Ved Generalforsamlingen i Foreningen til Søfartens Fremme aflagde Formanden, Kontreadmiral *Frederik Cold* Beretning om Virksomheden. I Aarets Løb har Kronprins *Frederik* overtaget Hvervet som Foreningens Ærespræsident.

Formanden meddelte i sin Beretning, at der siden Afslutningen i Regnskabsaaret for 1935 var tilflydt Foreningen nye Pengemidler. bl. a. fra Generalmajor i U.S.A., *Ivor Thord-Gray* og fra afdøde Grosserer *Harald Halkiers* Bo.

Om Navigationsskolens Virksomhed oplyste Admiralen, at der i 1935 til de forskellige Eksaminer var indstillet: til Kystskipper- og Sætteskipperproverne hver 3, alle 6 bestod, til Styrmandseksamen 40, 33 bestod, til Skibsførereksamen 50, 47 bestod, til Radioekspedientproven, 1. Kl. Certifikat 3, der alle bestod, 2. Kl. Certifikat 21, 19 bestod, til Telefonipróven 20, der alle bestod.

Regnskabet balancerede med 66,307 Kr. Status med 470,276 Kr., de største Poster er her Ejendommen, der efter Fradrag af Prioritet er opført med 176,372 Kr., Obligationsformue 140,340 Kr. og Legatformue 125,134 Kr.

Kontreadmiral *Cold*, Kaptajn *Prip* og Styrmandsforeningens Forretningsfører *H. Christiansen*, blev genvalgt til Bestyrelsen.

»C. P. A. Koch«s dobbelte Uheld

Rutedamperen »C. P. A. Koch« var forleden ude for to Uheld, idet den tog Grunden paa en Sandbanke udfør Rørdal. Da Damperen paa samme Rejse efter Flotbringningen var for indgaaende til Kobenhavn, kolliderede den endvidere med Motorpaketten »Ruth«. I den Anledning blev forleden afgivet Søforklaringer ved Sø- og Handelsretten.

Landsbrugs-Eksporten

Landbrugseksporten har i Aarets første Kvartal for nogle af de vigtigste Produkter været uforandret eller lidt mindre, men er til Gengæld for en Række andre Produkter steget i Forhold til samme Tidsrum i Fjor.

Eksporten af Smør har udgjort ca. 34 Mill. kg, hvilket er omtrent det samme som Aaret før, derimod har der været en Nedgang i Udførselen af Bacon og Flæsk paa

ca. 7 pCt. til 47 Mill. kg, af Æg er der i det forløbne Kvartal udført godt 17 Mill. Snese eller ca. 15 pCt. mere end i Fjor og af levende Slagtekvæg godt 36,000 Stkr. eller ca. 75 pCt. mere end i 1. Kvartal 1935. Paa Grund af den mindre Udførsel af Oksekød viser den samlede Eksport af slaglet og levende Hornkvæg dog kun en Fremgang paa 25 pCt. til lidt over 40,000 Stkr.

Sejladsen paa Montreal aabnet

Fra Montreal meddeles, at Sejladsen fra Montreal til Søen er aabnet i Mandags. Denne Genoplagelse af Sejladsen er overordentlig tidlig, fjorten Dage før det skete sidste Aar, hvilket da betragtedes som meget tidligt, idet det var en Maaned før Aabningen er sket i adskillige Aar. Tilfældet i Aar skyldes Virkningen af de usædvanlige store Oversvømmelser i Canada. Den tidlige Aabning er af Betydning for Rederne, ikke alene fordi Kornafskibningen kan paabegynde for ventet, men ogsaa fordi en Del Dampere, der ligger ventende med Anthracite-Ladninger i Swansea og Cardiff, nu straks kan afsejle til Port Lawrence.

Jugoslaviens Skibs fart

En ny vigtig Dampskibsroute vil til Sommer blive aabnet. Den nye Linie, der navnlig tager Sigte paa Turisttrafiken, skal besejle den 1571 km lange jugoslaviske Adriaterhavskyst, med dens mange Havne. Udgangshavnen bliver Susak og det er Meningen, at Liniens Baade skal anløbe de fleste Byer og de mest besøgte Øer. Fartplanen er lagt saaledes, at der gives Turisterne Tid til længere Besøg paa de Steder, hvor Skibene anløber, og heri ligger den store Fordel for Turisterne.

Dampskibsselskabet »Jugoslavisk Lloyd« forhandler i disse Dage i London om Købet af to store Oceanampere, der er bestemt til en ny regelmæssig Rute mellem Jugoslavien og Sydamerika. Selskabet har allerede de to Luksusdampere »Kraljica Marija« og »Princesa Olga« løbende i oversøisk Fart.

Belønning

Den 21. Juli i Fjor drev det danske Motorskib »Sampo« hjælpeløs som Vrag udfør Gotland. Det lykkedes da den 5-Mands store Besætning paa det tyske Skib »Helene« af

Flensborg, at hente de forkomne danske Sømænd i Redningsbaade fra Vraget. — Ved en Højtidelighed forleden paa Raadhuset i Flensborg, blev denne Sømandsdaad paa-skønnet.

Borgmester, Dr. Link udtalte paa Byens Vegne sin Tak til de flensborgske Sømænd og haabede, at de havde knyttet et nyt Baand til Nabolandet, til hvilket Flensborg havde saa mange Forbindelser.

Generalkonsul L. Larsen omtalte, hvorledes de fem flensborgske Sømænd paa uforfærdet Vis havde frelst »Sampo«s Besætning. »Jeg er«, udtalte han, »bemyndiget til at meddele dem, at det har behaget Hans Majestæt Kongen af Danmark, at der som Udtryk for Taknemmelighed og Anerkendelse fra den danske Regerings Side overrækkes dem en lille Gave.

»Helene«s Kaptajn, Corness, fik overrakt et Guldur, Styrmand H. Hansen en Kikkert og den 3. Sømænd et Cigaretetui.

Redningsvæsenet

Den store Motorredningsbaad ved Esbjerg Redningsstation vil nu efter Paaske blive sejlet til København for at blive underkastet et Hovedgenemsyn og event. Reparation. Dette Arbejde vil foregaa i April Maaned paa Orlogsværftet. Samtidig vil Baaden faa installeret Radioafsender, saaledes at den fremtidig vil kunne være i Forbindelse med Omverdenen paa fuldt betryggende Maade under Turene.

Nyt Tankskib

Paa Odense Staalskibsværft søsattes i Lørdags det nye Tankskib, som bygges til »The Anglo Saxon Petroleum Co.« i London. Det er paa 9200 Tons d.w. og skal forsynes med en 8-cyl. 4-Takts Werkspoor Dieselmotor paa 5000 H.K. Skibet har faaet Navnet »Ena«, og det afleveres i Løbet af Juni Maaned.

»Ursus« Likviderer

Dampskibsselskabet »Ursus«, der sidste Efteraar solgte Damperen »Henning B.« og i Aar har solgt sin sidste Dampere »Erik B.«, har nu indkaldt til Generalforsamling, hvor der fremsættes Forslag om Selskabets Opløsning og Valg af Likvidator.

Billedhefte

Carlsberg Bryggerierne har i disse Dage udsendt et Billedhæfte. Hæftets Formaal er gennem Ord og Billeder at give et Indtryk af Carlsbergfondenes vidtforgrene Indsats indenfor dansk Aandsliv og Kultur, samt at vise den særprægede og højmoderne Industrivirksomhed.

Engelske Dampere bygges i Tyskland

I 1934 og 1935 blev der bygget 8 store Dampere i Tyskland for engelske Ejere, men allerede i 1936's tre første Maaned er der fuldført endnu 3 store Dampere paa tyske Værfter til engelske Ejere.

D.F.D.S.'s nye Aalborg-Baad

Det Forenedes nye Aalborg-Baad, hvis Søsætning fra Nakskov Skibsværft oprindelig var fastsat til 7. Marts, er saa nær færdig, at Stabelafløbningen nu, da Lockouten er endt, har kunnet berammes til 16. April Kl. 14.45.

Godsekspeditionen i Tysklands Havne

Den i de vigtigste tyske Havne i 1935 ekspederede Godsmængde udgjorde 48 Mill. Tons, hvilket er den største Mængde siden 1930 og over 93 pCt. af Godsmængden i 1929.

Græsk Amerikalinie

En ny græsk Amerikalinie staar foran Oprettelse ved Hjælp af Statsstøtte. Den nye Linie vil anskaffe til 20.000 Tons 20 Knobs Baade. Subventionen skal begynde med

6 Millioner Drachmer og Linien skal gøre 12 Rejser om Aaret.

Københavns Havns Aarsberetning.

Fra Københavns Havnevæsen foreligger nu Aarsberetning for 1935 med Oversigt over Havnens Regnskab. Til Trods for den begrænsede Samhandel, der forårsages af de forskellige Landes Restriktioner, har der været en lille Fremgang paa ca. 25,000 Tons i Vareomsætningen over Havnen, sammenlignet med det foregaaende Aar. De indkomne Skibes Antal er steget fra 24,691 i 1934 til 25,432 i 1935, hvilket i nogen Grad skyldes den forøgede Sommertrafik i Sundet og Turistskibstrafikken. De indkomne Skibes Tonnage var i 1935 ca. 7,5 Mill. Netto-Registertons mod 7,1 Mill. i 1934.

I Sommerens Løb ankom til den ombyggede Lange-liniekaj 44 udenlandske Turistdampere medførende ca. 21,000 Passagerer, medens 11 Turistdampere anløb Frihavnen. Den samlede Tonnage for disse 55 Skibe androg ca. 420,000 N.R.T. Endvidere ankom i Sommerens Løb hver Uge 2—3 mindre Turistbaade fra tyske Østersøhavne.

Sundtrafikken har ligeledes Sommeren igennem været voksende, tildels paa Grund af Indsættelse af nye Motorskibe paa Ruten København—Klampenborg, der viser et stort Passagerantal.

En Tabel over Vareomsætningen viser, at der i 1935 er indgaaet Ladning fra Indlandet 698,000 Tons, fra Udlandet 3,853,000 Tons. I 1934 var de tilsvarende Tal 698,100 og 3,843,037. Den udgaaende Ladning androg i 1935 til Indlandet 557,000 og til Udlandet 677,000 Tons. De tilsvarende Tal i 1934 var 519,911 og 698,585. Beretningen fremhæver, at Transithandelen over Havnen endnu er ringe.

Frihavns-Aktieselskabet giver 5 pCt.

Frihavns Aktieselskabets Regnskabsberetning er fremkommet. Som i Fjor udbetales 5 pCt. til Aktionærerne. Driftsoverskudet udgør 204,435 Kr. + det paa Aktionærernes Konto pr. 31. December 1935 staaende Beløb 53,892 Kr. Til Reservefondet er henlagt 52,959 Kr. og til Pensionsfondet 95,000 Kr.

GENERALFORSAMLINGER

D.F.D.S.'s Generalforsamling

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Generalforsamling paa Børsen i Gaar aabnedes af Bestyrelsens nye Formand, Grosserer Laage-Petersen.

Baade Beretning og Regnskab er tidligere omtalt her i Bladet; men Direktør Kørbing knyttede til enkelte Punkter nogle Bemærkninger. Bruttoindtægten var i 1935: 52,3 Mill. Kr., ca. 1,2 Mill. Kr. mindre end i det foregaaende Aar. Grunden til Nedgangen var mindre Fragtindtægter, bl. a. var er betydelig Nedgang i Indtægt ved Befordring af Landbrugsprodukter. Heldigvis havde der samtidig været en ret betydelig Fremgang i den udenlandske Passagertransport. Samtidig med, at Indtægterne var gaaet ned, var ogsaa Udgifterne faldet, de var over 2 Mill. Kr. mindre end det foregaaende Aar, og Nettoindtægten var derfor blevet ca. 1 Mill. Kr. større.

Administrationskontoen var steget med ca. 100,000 Kr. Under Gennemgangen af Status oplyste Direktør Kørbing, at Amerikabaaden »Frederik VIII« er bogført med 3,390,000 Kroner.

De selvejende Fonds indenfor Selskabet ejer tilsammen ca. 29 Millioner Kroner. I Aarets Løb er der udbetalt ca. 1,2 Mill. Kr. i Pensioner og Understøttelser.

Efter at Decharge var givet — vedtoges et Forslag fra Bestyrelsen om Ændring i Vedtægternes Paragraf 1, saaledes at der i denne kommer til at staa, at Selskabet under

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 88 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere

Navn af Skandinavien—Amerika-Linien driver Fart med Gods og Passagerer paa Amerika.

Direktor Kørbing motiverede Forslaget med, at medens man herhjemme ved Navnet Skandinavien—Amerika-Linien saa at sige udelukkende tænkte paa Passagerfarten til New York, var Navnet i Amerika ogsaa knyttet til Fragtfarten paa Amerika, som jo stadig opretholdes. Bestyrelsen ansaa det derfor rigtigst at slaa fast, at Selskabet raadede over Navnet.

»Torm«s Generalforsamling

Paa »Torm«s Generalforsamling aflagde Skibsreder Kraemer Aarsberetningen. Den kortvarige Stigning i Fragterne i Efteraaret havde, skønt den medførte betydelige Udgifter til Krigsassurance, betydte en væsentlig Bedring i Aarets Resultat. Beretningen henviser til den reducerede Oplægning. Heri Landet var den saa godt som ophørt ved Udløbet af 1935, og i Verden som Helhed er den gaaet ned fra ca. 14 Mill. Tons i 1932 til 6—7 Mill. Tons i 1934 og ca. 5 Mill. i 1935, men Oplægningen er stadig til Stede som en Hindring for en varig Bedring af Fragtmarkedet, og saa længe den frie Omsætning mellem Landene stadig knægtes af Selvforsyningsprincippet og Statsregulering, er der ikke større Udsigt til Bedring for Skibsfarten og Verdenshandelen.

Torms Skibe har som sædvanlig været beskæftiget paa Nord- og Østersøen, Middelhavet, Vestafrika, den nærmere Orient og Nordamerika.

Dampskibsselskabet »Concordia«

Aktieselskabet, Dampskibsselskabet »Concordia«, Svendborg, har afholdt Generalforsamling. Formanden, Direktør J. C. Madsen, aflagde Beretning, hvori oplystes, at Selskabets Damper »Norco« havde været i Fart hele Aaret. Der havde ikke været noget Uheld eller Havari. Damperen ligger for Tiden i Svendborg for Reparation og Eftersyn.

Den korresponderende Reder, Skibsmægler, A. E. Sørensens, aflagde Regnskabet, der udviste et Driftoverskud paa 5000 Kr. Dette Beløb vedtog man at anvende til Afskrivninger paa Skib og Etableringskonto.

B. & W.'s Regnskab

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har udsendt den foreløbige Regnskabsmeddelelse om Driftresultatet for 1935:

Paa et Mandag afholdt Bestyrelsesmøde i Akts. Bur-

meister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri fremlagdes Regnskabet for 1935. Dette udviste et Brutto-Overskud paa 2,296,008 Kr. plus en Overførsel fra 1934 paa 333,098 Kr. eller ialt 2,629,106 Kr.

Man besluttede heraf at anvende til ordinære Afskrivninger paa Bygninger 94,028 Kr., til ordinære Afskrivninger paa Maskiner 492,858 Kr., samt til Afskrivning for 10 Mndr. paa good-will Konto vedrørende Guldoverenskomst med Norge 141,629 Kr., og at hensætte til Imødegaaelse af Valutaløb og Garantiarbejder 250,000 Kr.

Af det derved fremkomne Netto-Overskud for 1935 paa 1,650,591 Kr. henlægges til lovmæssigt Reservefond 138,940 Kr. og til Afholdelse af Skatter 200,000 Kr., medens Restbeløbet 1,311,651 Kr. stilles til Generalforsamlingens Disposition.

Paa Grund af Forhandlinger om Afviklingsafdelingens Likvidation vil Generalforsamlingen først finde Sted, naar dette Spørgsmaal er klarlagt.

PERSONALIA

Dødsfald

Direktør i Salicaths Express Co., *Anders Palsbo*, er død 64 Aar gammel. Dir. Palsbo var oprindelig Sømand. Som Styrmand og senere som Skibsfører var han ansat i C. K. Hansens Rederi, indtil han i 1910 gik i Land. Han var i flere Aar Medlem af Den almindelige danske Skibsførerforeningens Bestyrelse, og fra 1913 til 1916 var han Foreningens Formand. Ved sin Død var han Komitéret i Dansk-Fransk Dampskibsselskab.

Sejlskibsfører *H. H. Bagger*, Nordby paa Fanø, er død 82 Aar gl. Bagger var en af Fanøs ældste Sejlskibsførere.

60 Aar

Assurance-Eksperten, Kaptajn *N. R. Storm*, fyldte 5. April 60 Aar. Kaptajn Storm, der forlod Søen i 1919, har siden været ansat som Ekspert hos De Private Assurandører.

70 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kaptajn *J. A. Kruse* fyldte 6. April 70 Aar. Kaptajn Kruse, der gik i Land i 1930, er nu bosat i Nexø.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendilla«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdale«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saahye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 6. APRIL 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, afg. London 7.4.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Hamburg 18.3. til Østafrika.
m.t. *Aase Mærsk*, ank. London 25/3.
s.s. *Aase*, rapp. 90 m fra Lands End 29/3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 5.4. hjg.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Casablanca 16/3.
s.s. *Agnete*, ank. Amsterdam 25/3.
s.s. *Alabama*, afg. Newcastle 19.3.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Alfa*, pass. Ushant 26.3.

s.s. *Algarve*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Alice*, ank. Aberdeen 26/3.
m.s. *Almena*, afg. Algiers 17/3.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo 1.4. til Port Said hjg.
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. New York 22.3. til London.
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. New York 22.3. til London.
s.s. *Analienborg*, oplagt Aalborg.
m.s. *Amerika*, Borch, pass. Azorerne 30.3. p. R. t. Panama Kanalen udg.
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Savannah 15/3.
s.s. *Anna*, ank. Helsingør 26.3.
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Dairen 4.4. udg.
s.s. *Anne*, pass. Gibraltar 27/3.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Curacao 15/3.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. 4. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,10
NEWYORK.....	453,25	AMSTERDAM.....	308 00
BERLIN.....	182 35	STOCKHOLM.....	115.65
PARIS.....	30,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76.65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	147.80	PRAG.....	18.90
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,80

s.s. *Argentina*, ank. Rosario 31.3.
 m.s. *Arizona*, ank. Kbhvn. 1.4.
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Aalborg 23/3.
 m.s. *Asia*, Hansen, pass. Singapore 1.4. p. R. t. Shanghai udg.
 s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Bona 28.3. til Aberdeen.
 s.s. *Aslaug*, ank. Tripoli 14/3.
 m.s. *Asnæs*, Ankensen, pass. Beachy Hd. 27/3.
 m.s. *Astoria*, Jensen, pass. Roma Canal 3.4.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Galveston 2.4. til Powell River.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Galle 3.4. p. R. t. Aden hjg.

B

s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Bataam 27/3.
 s.s. *Bergenhus*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bes*, pass. Hollenau 1/4.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Antwerpen 20/3.
 s.s. *Betty*, afg. Rouen 16.3.
 s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, afg. Hull 6/4 til Boston.
 s.s. *Birgitte*, rapp. 80 m N. for Lands End 6/3.
 s.s. *Birte*, Peder, ank. Newark 24.3.
 s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 29.3.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 24.3. udg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Madras 24.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 1.4. til Ghent.
 s.s. *Brasilien*, ank. Göteborg 1.4.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Marseilles 30.3.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Methil 3.4. til Kbhvn.
 s.s. *Britta*, afg. Hangø 31.3.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. St. Thomas 27.3. til div. Pladser i Vestindien.
 s.s. *Brynhild*, afg. Kbhvn. 4.4.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, afg. Horsens 1.4.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. San Francisco 2.4. udg.
 s.s. *Carmen*, ank. Grao Valencia 28.3.
 m.t. *Caroline Mærsk*, rapp. 37 52 N. 52' N. 34 40 W. 22/3.
 m.s. *Chastine Mærsk*, pass. Kap det gode Haab 12/3.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Nakskov 2.4. hjg.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Ækvator 1.4. p. R. t. Southampton.
 s.s. *Christiansborg*, pass. Lizard 4.4.
 s.s. *Cimbria*, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, ank. Kbhvn. 5.4.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Cardiff 1.4. til Seville.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Durban 2.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Alexandria 27/3.
 s.s. *Cyriil*, S. J. Forup, afg. Liverpool 6/4 til Odessa.

D

s.s. *Dagmar*, pass. Ushant 26.2.
 s.s. *Dagmar*, i Dok i Frederikshavn.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Oslo 5.4. udg.
 s.s. *Delaware*, afg. New York 4.4.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Castellon 30.3.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Dronning Naud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Vigo 29.3.
 s.s. *Edith*, ank. Helsingør 6.3.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Gdynia 26/3.
 s.s. *Egholm*, afg. Lissabon 29.3.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, afg. Gdynia 2/4.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Lissabon 27/3.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Lissabon 7.4.
 s.s. *Elsborg*, ank. Melilla 3.4.
 s.s. *Else*, ank. Raumo 29.3.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Morro Bay 18/3.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Dakar 24/3.
 s.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 m.s. *England*, ank. Brake 6.4.

s.s. *Erna*, ank. Rouen 31.3.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Colombo 3.4. til Penang udg.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, H. Rasmussen, afg. Seville 6/4.
 s.s. *Esther*, ank. Antwerpen 30.3.
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, ank. Boness 2.4.
 s.s. *Estrid*, pass. Gibraltar 22/3.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. London 5.4. hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Havne.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, afg. Penang 2.4. til Colombo hjg.
 s.s. *Flora*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Ushant 6.4.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Casabianca 7.4.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freja*, afg. Kbhvn. 26/3 til Danzig.
 s.s. *Frigga*, afg. Esbjerg 3.4.
 s.s. *Frode*, ank. Bambi 29.3.

G

s.s. *Georgia*, afg. New York 20.4.
 s.s. *Gerda*, pass. Kbhvn. 31.3.
 s.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Philadelphia 26/3.
 s.s. *Gorni*, afg. Norfolk 27.3.
 s.s. *Grete*, afg. Konakry 27.3.
 s.s. *Grønland*, Fischer, ank. Svendborg 4.3.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Ardrossan 15/3.
 s.s. *Gudrun*, afg. Eastham 11/3.
 s.s. *Gunhild*, pass. Lizard 27/3.
 s.s. *Gunver*, ank. Grao de Valencia.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Bordeaux 21/3.
 s.s. *Gyda*, rapp. 20 m fra Lands End 28/3.

H

s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 23/3.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Bordeaux 27/3.
 s.s. *Horsia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 3.4.
 s.s. *Hafnia*, ank. Danzig 2.4.
 s.s. *Haljdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Holland*, Andersen, ank. Kbhvn. 20.1.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 23.3.
 s.s. *Harald*, afg. Gdynia 1.4.
 s.s. *Harriet*, ank. Cardiff 31.3.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Skagen 31.3.
 m.s. *Herdis*, afg. Alexandria 27/3 til Haifa.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Bordeaux 27.3.
 s.s. *Hilde*, afg. Alexandria 18/3 til London.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Immingham 26/3.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. San Francisco 4.4. hjg.
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Genoa forv. 4.4.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Bordeaux 28.3.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 22/1.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Dungeness 27/3.
 s.s. *Inger*, afg. Liverpool 28.3.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, afg. Gdynia 2/4.
 m.s. *Irland*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. Newport News 27.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Havana 27/3.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Algiers 25/3.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Singapore 2.4. til Manila udg.
 s.s. *Jenny*, ank. Port Talbot 28.3.
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Zeebrugge 25/3.
 s.s. *Johanne*, pass. Zeebrugge 1.4.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Lissabon 25/3.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Coronel 30.3.
 s.s. *Jutta*, ank. Hangø 24.3.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Middlesbrough 6.4. udg.
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 2.4.

K

s.s. *Karla*, pass. Cardiff 28.3.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kentucky*, afg. Gdynia 1.4.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Baltimore 15/3.
 s.s. *Kirsten*, pass. Helsingør 29/3.
 s.s. *Knud*, afg. Danzig 3.4.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Marseilles 7.4. til Port Said udg.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1/2.

s.s. *Laura*, pass. Madeira 23/3.
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Antwerpen 25/3.
 s.s. *Leza Mærsk*, pass. Gibraltar 25/3.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Glasgow 19/3.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Stettin 1.1.
 s.s. *Lilian*, Vlaardingen 29.3.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Danzig 26.3.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.s. *Louisiana*, afg. Kbhvn. 27.3.
 m.s. *Lundby*, Lund, forv. afgaa New York 8/4 til River Plate.
 s.s. *Lynæs*, pass. Vlissingen 31/3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maja*, afg. Hango 31.3.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Ras Mallap 5.4. til Port Sudan udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Magadixio 29.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. 19° 32' S. — 74° 36' Ø. 23.3. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Hamburg 26/3.
 s.s. *Marie*, afg. Oslo 31.3.
 s.s. *Martin Carl*, afg. W. Indien 1.4. til Philadelphia.
 s.s. *Maryland*, afg. Santos 4.4.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Greece 21/3.
 m.s. *Murocco*, afg. Kbhvn. 4.4.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Rotterdam 7.4. hjg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.

N

s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Methil 4.4.
 s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kbhvn. 3.4. til Dewenthaugh.
 s.s. *Najaden*, afg. Bowaree 31.3.
 s.s. *Nancy*, pass. Gibraltar 30.3.
 s.s. *Nautic*, afg. Thames 31.3.
 s.s. *Nelly*, ank. Åbo 31.3.
 s.s. *Neptun*, ank. Curacao 1.3.
 s.s. *Nerma*, pass. Dungeness 30.3.
 s.s. *Nevada*, afg. Rio 27.3.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. San Pedro 15/3.
 m.s. *Niels Mærsk*, ank. Kobe 25/3.
 s.s. *Niobe*, ank. Gibraltar 1.4.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. San Pedro 23/3.
 m.s. *Nordbo*, ank. New Westminster 20/3.
 s.s. *Nordborg*, ank. Kbhvn. 5.4.
 s.s. *Norden*, ank. London 28/3.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Vancouver 6/3 til Taku Bar.
 m.s. *Nordhavet*, afg. New York 13/3.
 m.s. *Nordhval*, ank. Tocopella 24/3.
 m.s. *Nordkap*, afg. New York 11/3.
 s.s. *Nordlys*, afg. 23/3 til New York.
 m.s. *Nordpol*, ank. Grangemouth 29/3.
 s.s. *Nordsoen*, pass. Gibraltar 31.3.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Marseilles 1.4.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, pass. Gibraltar 27/3.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Lamias 20/3.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Lissabon 2.4.
 m.s. *Oregon*, afg. Kbhvn. 28.3.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, pass. Finisterre 5.4. p. R. t. Antwerpen hjg.
 s.s. *Paula*, pass. Havanna 24.3.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Kobe 4.4. udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Manilla 22/3.
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, ank. Randers 6/4.

R

s.s. *Randi*, ank. London 28.3.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Klaipea 26/3.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Port Talbot 3.4.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

m.s. *Sally Mærsk*, pass. Algier 25/3.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Sabang 26.3. til Østafrika.
 s.s. *Scandia*, afg. Odense 6.4. til Danzig.
 s.s. *Scotia*, afg. Gdynia 6.4. til Rotterdam.
 s.s. *Sejra*, Huusum, ank. Newcastle/Tyne 4.4.
 m.s. *Selandia*, Andersen, afg. Willapa Harbour 5.4. til Yokohama udg.
 m.s. *Siam*, Nielsen, pass. Cape Agulhas 5.4. p. R. t. Australien udg.
 s.s. *Signe*, ank. Bordeaux 23/3.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Methil 5.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 27.1.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Gibraltar 6.4.
 s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Grimsby 21/31.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Genua 5/4.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 3.4.
 s.s. *Stal*, Larsen, ank. Kaolakh 3.4.
 s.s. *Stella*, ank. Valparaiso 31.3.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Seishin 15/3 til Panama.
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Manilla 6.4.
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Gibraltar 27/3.
 s.s. *Svanhild*, afg. Garston 1.4.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Søborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

m.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Galveston 1/4.
 s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne—Danmark—Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. New York 3/4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Memel 5/4.
 s.s. *Tekla*, pass. Helsingør 29/3.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Danzig 7/4.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 22/3 til Philadelphia og New York.
 s.s. *Thyra*, Odense—Aarhus—Aalborg—Leith Ruten.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Dairen 1.4. til Los Angelos hjg.
 s.s. *Tove*, ank. Oporto 19/3.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. New York 1/4.
 s.s. *Trio*, Svane, under Lastning Stettin til Odense.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne—Danmark—Østersøen.
 s.s. *Ulla*, ank. Marseille 1.4.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Rotterdam 2.4.

V

s.s. *Vendia*, afg. Danzig 5/4.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Kbhvn. 1/7.
 s.s. *Viborg*, pass. Ushant 2.4.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Danzig 6/4.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg—London Ruten.
 s.s. *Viola*, ank. Hamburg 26/3.
 s.s. *Virginia*, afg. Madeira 29/3.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Spelmann, afg. Kbhvn. 4/4 til Gdynia.

Y

s.s. *Ydan*, i Kbhvn.—Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), i Aalborg—Aarhus—Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Ushant 6.4.

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
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 Vandværkskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

Skibsklarering

Kommission

G. E. OLSENBunkerkul
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.: "Holmelld"
Amaliegade 36

Brug

**Holzappel's
International
Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

ALFRED CHRISTENSEN

Tigr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

*Det populære
Lagerøl***TUBORG LAGER ØL
OG
TUBORG PILSNER****CADENIUS & GRAHN ^{1/2}B**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

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.**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, Seedienst-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. ^{1/2}B

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

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.**WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES

IN FINLAND

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

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

*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, Amallegade, Copenhagen.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899
Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.
TOLDBROGADEN 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«

fra

Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Isørigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armatur
Pumper
Ventilatorer
etc.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

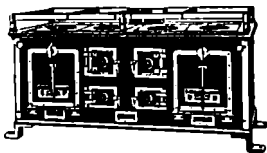
TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKABVi under tegnede anbefale os med fersk 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 & H. C. Richardt.

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordrup 3096Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 38

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

*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 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe - 2) Forsikring af Hvreansvar 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, Agents,

Various Consumers and Shipowners

•
5/-, post free
•

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

DANISH MARITIME SERVICETELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

TOLDBODGADE 19

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 16

TORSDAG 16. APRIL 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

QUO VADIS, EUROPA?

Den verdenspolitiske Situation er i Øjeblikket mere broget end nogensinde før, idet der er saa mange Spørgsmaal, der trænger sig paa for at finde deres Afslutning, og ingen kan se, hvordan det skal lykkes at naa til et gunstigt Resultat for blot en Del af disse Problemers Vedkommende. Først og fremmest Diskussionen om Tyskland og Locarno, dernæst Tysklands Fredsforslag efterfulgt af Frankrigs, endelig Spørgsmaalet om Italien og Abessinien og hertil saa de mange sideløbende Problemer.

Folkeforbundet vil maaske komme ud for sin sværeste Belastningsprøve, men midt i alt dette urolige sydende, der i Øjeblikket kendetegner Europa, er der dog sagt et Ord — nemlig i Forbindelse med de franske Fredsforslag — der kunde tyde paa en Vej mod bedre Tider. Det er Ordet: Europas forenede Stater. Kald det Fantasteri eller Fremtidsmusik, det er den eneste Udvej! Det var i sin Tid Briands Yndlings-tanke. Ganske vist er vi nu meget langt fra baade Briand og Stresemann — de to Statsmænd, der begge er døde fra en Verden, der ikke skøttede om det Fredsgrundlag, de havde søgt at skabe — men Ordene er dog paany sagt, disse Ord, der synes at rumme den eneste Chance for at undgaa Selvmord, ja, fuldkommen Ødelæggelse — *Europas forenede Stater*.

Maatte Vejen til dem ikke blive for lang —

SKIBE OG TRÆ

Forskellige danske Tømmerimportører og andre, der har Interesse i Træimporten, skal have forelagt Valutakontoret et Forslag om at gøre det til en Betingelse, at udenlandsk Træ, der føres til en dansk Havn, skal fragtes paa danske Skibe, hvorved store Summer skulde blive tjent ind til Landet, idet det meste af dette Træ hidtil er blevet fragtet af udenlandske Rederier. Til Gengæld skulde de danske Importører af Træ have deres Valutabevillinger forøget i et Omfang, som staar i Forhold til de Valutaposter, som de danske Skibe sejler hjem.

Det maa alvorligt haabes, at den Plan, Importørerne her har undfanget, ikke faar Medhold noget Steds hos de ansvarlige Myndigheder, da det simpelt-hen vilde blive katastrofall, om Danmark paa et saadant Omraade viste Vejen.

Dansk Dampskibsrederiforening udsendte da ogsaa samme Dag, som Meddelelsen var fremkommet, følgende:

»I Anledning af en Artikel i B. T., hvori omtales en Plan om at gøre det til en Betingelse, at udenlandsk Træ, der føres til en dansk Havn, skal fragtes paa danske Dampere, ønsker *Dansk Dampskibsrederiforening* at udtale, at for saa vidt en saadan overhovedet eksisterer, har Foreningen ikke noget at gøre med den, og Foreningen har ikke Sympati for Planer, der giver danske Skibe Præference.

Dansk Skibsfart har hidtil klaret sig uden Subsidier og Præferencer, og dette ønsker man ogsaa at vedblive med.«

I den engelske Handelstraktat med Sovjetrusland er det ganske rigtigt udtrykkeligt forlangt, at en vis Del af det til England importerede Træ blev befordret

med engelske Skibe, men ligesom vi ikke har set med særligt blide Øjne herpaa, saa lidt som paa de engelske Krav om Levnedsmiddeltransport i større Udstrækning paa engelske Skibe, lige saa lidt bør vi, naar Talen er om os selv, prøve at faa indført Metoder, der uvægerligt vil virke som Boomeranger. Skibsfarten er og har altid været et internationalt Erhverv, der ikke kan og ikke bør indsnævres i Selvforsyningens Spændetrøje, og vi bør være paa Vagt, hver Gang der fremkommer et Forslag som det, der her er nævnt. Det vilde antagelig skaffe Penge til Landet, men ingen siger, hvad det vil betyde som Minus, og rent bortset fra Pengene vilde den moralske Virkning af, at Danmark nu paa Skibsfartens Omraade slog ind paa en snæversynet Politik, der fulgte lige i Hælene paa Selvforsyningsideerne, virke til Skade for os de fleste Steder og kun bidrage til at forøge Vanskelighederne.

Kravet er en Afart af det store Spøgelse Selvforsyningen; det maa haabes, at vi har maenet et saadant Gespenst i Jorden, saa vi ikke kommer til at føre an i en Udvikling, der gaar baglæns.

GENSIDIG-BARBERINGENS FATALITETER

Et af de Fyndord, der er blevet tillagt Etatsraad H. N. Andersen, er dette, at vi kan ikke leve af at barbære hinanden. — Ikke mindst i Øjeblikket har det en Aktualitetsværdi som ingensinde før. Som Følge af denne ulyksalige Trang er Verdenshandelen blevet svækket saa stærkt, at vi, bortset fra Kaprustningerne og den dermed i Forbindelse staaende forøgede Import af alle Arter Materialer til Krigsbrug, overalt kan mærke Tilbagegang i Handelen, og dermed Tilbagegang for Skibsfarten.

Dampskibsrederiforeningens Formand, Skibsreder H. A. Hansen har i sin Tid kaldt Selvforsyningen Skibsfartens Fjende Nr. 1. Vi har flere Gange hørt, at man fra dansk Side har brystet sig med, at det var herfra, denne Bevægelse udgik. Der er ingen Grund til at være stolte over det! Dansk Arbejde har selvfølgelig i Aarenes Løb gjort meget godt — det vilde være taabeligt at sige andet, men hele Bevægelsen er nu som Følge af Tidernes Udvikling blevet til en Svøbe for Samfundet, ikke blot det danske, men hele Verdenssamfundet. For det ulykkelige er, at alle har optaget dette Raab. Køb dansk Arbejde, køb svensk, tysk, engelsk o. s. v. hele Skalaen igennem. Udeluk de andre! Det har været Pointet i det hele.

Det er en frygtelig Tilstand, for at sige det rent ud, denne ulyksalige Bevægelse har bragt Verden i. Det er en Bevægelse, der allfor godt harmonerer med den øjeblikkelige Forvirring. Den er blevet taget under Armene af de forskellige Landes Regeringer.

Herhjemme begyndte den som en upolitisk, maaske nærmest lidt konservativ Forening, hvortil pæne Mænd i de danske Provinsbyer først sluttede sig. I Dag bruges den af Regeringen og Oppositionen i Flæng. Det er et imponerende Propagandaarbejde, der er gjort for den — vel nok den bedst organiserede Propaganda, der nogensinde er præsteret i Danmark. Dens to Ledere gennem adskillige Aar supplerede hinanden og skabte den dens Magt.

Men før eller senere maa man vende sig imod denne farlige Bevægelse. Det gik ikke med vor isolerede

Afrustning, og det gaar heller ikke med en isoleret Frihandel, men saa meget er sikkert og vist, at skal vi og den øvrige Verden komme helskindet gennem de nærmeste Vanskeligheder, der har taarnt Problemet oven paa Problemet, saa maa det være over Selvforsyningen, for det er den, der er Skyld i de fleste af de Ulykker, vi i Dag har at kæmpe med.

INDUSTRIBERETNING

Det vil være paa sin Plads i Tilslutning hertil at nævne den netop — forsinket — udsendte Industriberetning for Aaret 1934, som Industriforeningen i København udgiver.

I Forordet gør Industriforeningens Formand, Direktør *Aug. Holm*, Rede for Aarsagerne til Forsinkelsen, som skyldes, at Industriraadets Sekretariat paa Grund af de stedse stigende Vanskeligheder med Hensyn til Fremskaffelsen af de for Industriens Raavareforsyning nødvendige Valuta-Attester simpelthen ikke har kunnet overkomme Arbejdet med Udarbejdelsen af Beretningen. For at undgaa Afbrydelse i de periodiske Beretninger, har man anmodet Ekspeditionssekretær *Skade* i Statistisk Departement om at fuldføre Arbejdet.

Industriens Produktionsindeks i 1934 var 12 pCt. højere end i 1933. Naar 1931 sættes til 100, var det for 1934 117. Arbejdet gik i det hele sin rolige Gang. Man fik nogenlunde Lov at importere de Raastoffer, man havde Brug for, stigende i Forhold til den forøgede Produktion. Derimod medførte den ved Handelsaftalerne nødvendiggjorte Omlægning af Indkøbsstederne forskellige Vanskeligheder. En Række af Produktionsstigningerne bedømmes som Resultat af stigende Forbrug, men mange Steder, saaledes i Gummiindustrien, siges det, at Importregulering har spillet ind. Disse Støtteforanstaltninger gav selvagt Anledning til Oprettelse af nye Virksomheder. Tallet paa Virksomheder, der beskæftigede over fem Personer, er fra 1932 til 1934 steget med 389 eller 8 pCt. Den procentvise Opgang er stærkt varierende, størst i Konfektionsindustrien med 22 pCt., Tekstilindustrien 21 pCt., Læderindustrien 18 og Jern- og Metalindustrien 12 pCt. Næringsmiddelindustrien viser kun en Fremgang paa 2 pCt. Hovedaarsagen til Fremgangen i 1934 resumeres saaledes, at den ikke som Helhed kan føres tilbage til en Stramning af Importrestriktionerne, idet der kun paa enkelte Omraader var Nedgang i Importen af færdige Varer. Da Importen af færdige Varer paa den anden Side ikke var stigende, fik den indenlandske Industri Adgang til at dække det stigende Forbrug i 1934. Forbrugsstigningen, det store Byggeri og den stigende Industrieksport var Fremgangens Aarsager.

Det er udmærket, at vi har faaet nye Industrier — men at forsøge at skabe Danmark om til et Industri-land, hvor man udelukker de fremmede Industriprodukter og dermed skader os selv — det maa være galt.

LLOYDS REGISTERS TABELLER

Hvert Kvartal har vi Lloyds Register og dets Meddelelser om Skibsbygning Verden over. Det skal straks siges, at Danmark som sædvanlig staar smukt her.

Tallene viser iøvrigt, at ved Marts Maanedes Slutning 1936 var der for Storbritanniens og Irlands Vedkommende en Forøgelse paa 99,275 Tons med Hensyn til Skibsbygning sammenlignet med sidste Kvartal. Det nuværende Tal 842,361 Tons er 286,546 Tons mere end den Tonnage, der var under Bygning ved Slutningen af Marts 1935 og er det højeste Kvartalstal, der er offentliggjort siden 1930.

Tonnagen, der er under Bygning i andre Lande — undtagen Rusland, hvorfra man ikke har de nødven-

dige Tal — er 977,753 Tons, hvilket er 178,000 mere end det Tonnaget, man regnede med ved Decembers Slutning.

De førende Lande er her Tyskland med 317,053 Tons, Japan 150,662 Tons, Holland 146,280 Tons, Sverige 112,750 Tons og endelig Danmark 55,405 Tons.

Hele den Tonnage, der er under Bygning i Verden — altsaa med Undtagelse af Rusland — er 1,820,114 Tons, hvoraf 46,3 pCt. bygges i Storbritannien og Irland og 53,7 pCt. i andre Lande. Ogsaa Verdens-tallet er det største i adskillige Aar, — man skal tilbage til Juni 1931 for at finde et højere.

I Storbritannien og Irland blev der paabegyndt Arbejde paa 232,523 Tons i Løbet af de sidste tre Maaneder, hvilket er en Formindskelse paa 78,577 Tons sammenlignet med de tilsvarende Tal fra December. I Kvartalet, der endte 31. Marts, blev 194,275 Tons søsat i Storbritannien og Irland, en Forøgelse paa 62,136 Tons sammenlignet med forrige Kvartal. De tilsvarende Tal for de andre Lande er 352,116 Tons paabegyndt og 202,401 Tons søsat, hvad der, sammenlignet med forrige Kvartal, viser en Forøgelse paa 76,004 Tons i Tonnage, hvis Bygning er paabegyndt og en Formindskelse paa 23,996 Tons m. H. t. Søsætning.

Damp- og Motor-Tankskibe under Bygning i Verden beløber sig til 76 Skibe med 600,896 Tons, deraf bygges 21 Skibe med 160,670 Tons i Storbritannien og Irland, 16 Skibe med 148,100 Tons i Tyskland, 12 Skibe med 73,485 Tons i Holland, 7 Skibe med 63,700 Tons i Sverige, 6 Skibe med 45,300 Tons i U. S. A., 6 Skibe med 45,065 Tons i Japan, 3 Skibe med 26,200 Tons i Danmark og endelig 1 Skib paa 15,456 Tons i Frankrig.

„DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

Med Londons Børs lukket i Anledning af Paasken fra Torsdag Eftermiddag til Tirsdag Formiddag er der selvfølgelig ikke store Ting at rapportere fra de forskellige Markeder, og vi vil derfor nøjes med en kort Gennemgang af de Markeder, hvor der har været nogen Aktivitet.

St. Lawrence. Ifølge engelske Meddelelser er den i U.K. tilstedeværende Kornreserve ikke større end 10 Dages Forbrug, hvilket er langt under det normale. Man mener, at Landet bør have Beholdninger, der kan dække 3 Maaneders Forbrug, og det staar uden Tvivl i Forbindelse med denne Kendsgerning, at en lang Række Dampere er sluttede for Hvede fra *St. Lawrence* til U.K. paa Minimalratebasis.

Et stærkt Aftræk af Tonnage fra *St. Lawrence* skulde hjælpe betydeligt paa Markedet fra U. S. Atlantic og Vestindien, som for den Sags Skyld ogsaa nok kan trænge hertil. Aktiviteten fra *St. Lawrence* er dog af saa ny Dato, at Virkningen endnu ikke har naaet at forplante sig Syd paa. 7000 Ts. Scrap fra 2 Lastpladser Northern Range til 1 Havn UK. betalles f. Eks. kun med 12/-, og Cuba fik 4700 Tonner for Sukker til p. p. UK/Cont. til 13/9d. —

River Plate. Efter en kort Aktivitet er dette Marked igen meget stille. Der slutes af og til en enkelt Baad paa Berth Basis, men Certepartiforretning er som blæst bort. De rundt regnet 25 Baade, der har faaet Beskæftigelse derfra i de sidste Par Uger, har naturligvis forbedret Situationen noget, men der ligger dog mange Baade og venter paa Last. —

Nordpacific. Dette Marked har været jævnt aktivt for saavel Forretning til Østen som til Australien. Udsvingene i Rateniveauet har været minimale. —

Østen/Indien etc. Soyabønnefragterne viser ingen Interesse for Tonnage, men det forventes, at disse Be-

fragtere ret hurtigt vil genoptage Operationerne. — Ris fra Saigon har taget enkelte Baade til omkring 24/6d. à 25/- til Bordeaux/Dunkirk range, og der er stadig Efterspørgsel efter Tonnage paa denne Basis. —

For Anthracite fra Indo-Kina har der derimod fundet en særdeles livlig Forretning Sted, saavel til Frankrig som til Montreal. De betalte Rater er dog langtfra tilfredsstillende, specielt for den til Frankrig afsluttede Forretning, der, for en Kontrakt om 2 Ladninger per Maaned i hver af Maanederne April/Maj/Juni, kun betalte 20/9d. fio. — Til St. Lawrence sluttedes 3 Dampere til 18/6d. fio., og yderligere Forretning noteres til denne Rate.

Madras Kysten betalte 25/- for April Baad til UK/Cont., og fra Karachi sluttedes 2 Baade til UK/Cont. paa Basis af 22/6d. via Suez.

Som nævnt ovenfor er de opnaaede Rater langtfra tilfredsstillende, men man har jo altid den Trøst, at de Baade, der er sluttede, i hvert Fald ikke mere konkurrerer.

Australien. Der er kun Interesse for Korn-tonnage,

hvis Eksportørerne kan sælge samtidig, men dette synes at volde Vanskeligheder. Whyalla/Japan har faaet 2 Dampere til 8/6d. for Erts.

Europa. Der er ikke sket Forandringer af Betydning paa disse Markeder, og vi vil derfor vente med en udførligere Gennemgang til vor næste Beretning.

Timecharter. Der har været noget mere Liv i Vestindia Markedet. Dansk 4000 Tonner sluttedes bl. a. til \$1.-, samme Rate fik norsk 4200 Tonner, hvorimod en lille Baad paa 2400 Tons maatte nøjes med \$1.20 for 2/4 Maaneder.

Russerne fortsætter med at tage Tonnage for Trælasfarten. Sidste Slutning var 2800 Tonner til £500.- pr. Maaned.

Efterspørgslen efter stor Dieseltonnage er noget mindre, og Raten ligger i Øjeblikket næppe over 3/9d. for 6/8 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. — Enkelte Ordre noteres for Pacifikkystregning til 3/9d., Levering San Pedro, 7/9 Maaneder, Tilbagelevering Far East eller Australien.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg

II. foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne sig i de første 3 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	3213	5,481,208	2550	4,078,380
1935	3060	5,030,633	2446	3,928,909
Forskel ..	+153	+450,575	+104	+149,471

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	3916	4,507,568	2872	4,981,045
1935	3914	4,307,274	2460	4,211,415
Forskel ..	+2	+200,294	+412	+769,630

I Tidsrummet Januar/Marts 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam henholdsvis 500,173 Tons større og 902,655 Tons mindre end til Antwerpen.

Ny litauisk Lov angaaende Vandvej- og Havneafgifter samt den nye Havnetarif

I den litauiske Statstidende Nr. 524 er under Nr. 3638 blevet offentliggjort en ny Lov angaaende Vandvej- og Havneafgifter.

Ved en i samme Nummer af Statstidende under Nr. 3641 offentliggjort Anordning er fastsat en ny Tarif for disse Afgifter. Tariffen er traadt i Kraft den 1. April.

Af særlig Interesse er formentlig kun Afgifterne i Memel Havn; disse fandtes hidtil i Lov af 16. Juni 1925, og de for Memel Havn gældende Bestemmelser i denne Henseende har stadig været optrykt i Memel Havnedirektions trykte Aarsberetninger.

Havneafgifterne er som Helhed noget forhøjede, da de hidtidige Afgifter stedse har været regnet for uforholdsmæssigt lave. Meningen med Forhøjelsen er den, at Afgifterne fremtidig skulde kunne dække Havnens ordinære Udgifter. Nogen Dækning af den til Havnene nylig stedfundne og for de nærmeste Aar planlagte Udbygning af Havnen skal ikke være tilslaget. Som noget nyt er der — efter Sigende bl. a. med Vareafgiften i Københavns Havn som Mønster — indført en ny Afgift for Indladning og Losning af Varer. Om denne Afgift skal indkasseres af Skibet eller af Afskiberne resp. Modtagerne er endnu ikke afgjort og er ikke anført i Tariffen. Formentlig vil Afgørelsen gaa i Retning af, at Skibet kommer til at erlægge Afgiften. Endvidere er der indført Kajaafgift. I den nye Tarif findes ikke den hidtidige, fra 1. December til 15. Marts gældende, faste Isbryderafgift, som skulde erlægges uanset, at Isbryder ikke havde været i Anvendelse, men da Regeringen ifølge Loven har Bemyndigelse til at fastsætte Afgifter for Ydelse af Isbryderhjælp, kan det være, at en Tarif vil blive fastsat inden Vinterens Komme. I Øjeblikket gaar Overvejelserne i den Retning, om man ikke bør lade denne Afgift ganske bortfalde.

Skibstrafik og Vareomsætning over Gdynias Havn i Aaret 1935

Beretningen om Skibstrafik og Vareomsætning paa Gdynias Havn i 1935 viser, at der i Aaret 1935 indløb 4778

Skibe med 4,559,140 N.R.T. mod 4592 Skibe med 4,142,142 N.R.T. i 1934.

Danmark staar som Nr. 5. I 1934 var Danmarks indgaaede Tonnage 623 Skibe med tilsammen 428,788 N.R.T. Da Danmarks indgaaede Tonnage i 1935 maa regnes til Halvdelen af det opførte Tal 1338, altsaa 669 Skibe med tilsammen 427,704 N.R.T., har Danmark altsaa holdt sin Tonnage paa samme Højde som i 1934.

Vareomsætningen over Havnen naaede en Rekord i Aaret 1935, idet Indførslen androg 1,111,844,3 t. og Udførslen 6,362,599,5 t., den samlede Vareomsætning altsaa 7,474,443,8 t. mod 7,191,912,9 t. (Indførsel 991,545 t., Udførsel 6,200,367,9 t. i 1934).

Passagertrafikken over Havnen naaede i 1935 op paa 25,000 Personer, nemlig 10,888 ankomne og 14,515 udrejste Personer. Passagertrafikken til og fra Danmark var: 1209 ankomne, 2539 udrejste Passagerer. Ved disse Tal maa dog bemærkes, at de indbefatter Turisttrafikken, som jo særlig til Danmark er meget betydelig. Til Amerika befordredes 3816 Passagerer, medens der derfra ankom 3222 Passagerer.

Foruden de hidtil bestaaende Skibslinier er der oprettet en Del nye Linier i Aarets Løb, saaledes regelmæssige Finland, Vestengland, Spanien, Palæstina, Mexico, Sydamerika etc., saaledes at der ved Aarets Udgang bestod ialt 47 regulære Skibsforbindelser med udenlandske Havne.

Der udføres stadig Udvidelser og Nybygninger i Havnen, saaledes nye Kajanlæg, Baggerarbejder, Brolægnings- og Jordarbejder, Vandlednings- og Kanaliseringsarbejder, ligesom der i Havnen er opført en Del Nybygninger, dels officielle Bygninger for Told- og Jernbanevæsenet, dels en Del private Nybygninger, saasom Kontor- og Pakhuse, Kornelevatorer, Udvidelse af Køleanlæg etc.

Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Marts Maaned 1936

Antallet af de i Marts Maaned indgaaede Skibe var 424 med 254,943 N.R.T. mod 324 Skibe med 201,602 N.R.T. i Februar Maaned 1936. For udgaaede Skibe var Tallet 400 med 241,422 N.R.T. mod 335 med 212,677 N.R.T. i Februar Maaned. Af de i Marts Maaned indgaaede Skibe indgik 234 Skibe i Ballast med 130,012 N.R.T., medens 16 Skibe med 6975 N.R.T. udgik i Ballast. Til Sammenligning med Marts 1935 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 352 med 243,232 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 339 med 233,415 N.R.T. Den danske Tonnage stod som Nr. 2 med 87 Skibe med 47,489 N.R.T. efter Tyskland med 138 Skibe med 64,717 N.R.T.

Nord-Ost Passagen

Ifølge Meddelelse i «Moscou Daily News» vil der i indeværende Aar, for at gøre Navigationen af Nord-Ost Passagen mindre usikker, blive opført fire Fyrtaarne paa denne Rute med en Lysstyrke af 170,000 Normallys hver. Fyrtaarnene vil kunne ses i en Afstand af 25 Sømil.

Endvidere vil der paa Ruten blive udlagt 122 Lysbojer og 59 andre Navigationsmærker blive opsat, hovedsagelig i den østlige Del af Søvejen.

Samtidig vil de nedre Løb af Lena, Indigirkan og andre nordlige Floder blive afmærket med ialt 579 Bojer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Det nye »Dana«

Frederikshavns Værft og Flydedok har nu afsluttet Kontrakt med Ministeriet for Landbrug og Fiskeri om Bygning af det nye Havundersøgelsesskib, der skal afløse »Dana«, som forliste i Nordsøen sidste Sommer efter at være paasejlet af en tysk Trawler.

Det nye Skib bliver nogle Meter længere end det gamle »Dana«. Dimensionerne vil i Meter blive ca. $45 \times 8\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{2}$. Det vil blive bygget med Dobbeltbund, og i Bundtankene bliver der Plads til Brændselolie til 2 Maaneders Forbrug. Hovedmaskinen bliver en 6-cylindret Dieselmotor paa 700 HK., som skal leveres af Frichs i Aarhus.

Skibet skal have en Fart af 11—12 Knob. Det udstyres med all det Maskineri og alle de Apparater, der skal anvendes til de moderne Havundersøgelser.

Det nye »Dana« skal afleveres i Marts næste Aar, saa det kan være klar til at gaa ud paa sin første Ekspedition næste Sommer. Skibet kommer til at koste ca. 900.000 Kroner.

Heldig Palæstina-Linie

Linien »Palestine Maritime Lloyd«, der befører Ruten Konstanza-Haifa med Skibene »Har Zion« og »Har Carmel«, har med Held afsluttet sit første Aar. Paa de to Skibes 52 Farter befordredes 4.000 Passagerer, 72.000 Kasser med Landbrugsprodukter, 8.700 Stykker Kvæg, 300.000 Stykker Fjerkræ, 1.965 Tons Træ og 9.000 Tons andre Varer.

Bjergning af en Kobberdamper

Den italienske Bjergningsdamper »Aspion« fandt fornylig den i Verdenskrigen 15 Sømil fra Genua sunkne, torpederede engelske Damper »Washington«, og det lykkedes næsten straks at bjerge 58 Tons Kobber. Der synes at være god Udsigt til at kunne faa de 1.000 Tons Kobber og andre Metaller, som Ladningen bestaar af, bjerget.

Havnen Lobito i Angola

I Portugisisk Vestafrika ligger Havnen Lobito ved en beskyttet Bugt, der er 1.000—1.400 Meter bred. Vanddybden paa 10 Meter tillader de største Skibe at gaa ind til Kajen, der er 850 Meter lang, og 6—7 store Skibe kan godt samtidig ligge her. Godstrafikken var i Aaret 1934—35 som følger: Udførsel til Kolonien Angola 78.345 Tons, Indførsel til Angola: 21.184 Tons, Udførsel (Transit, Mineralier) 29.460 Tons. I de sidste to Aar er Udførselen steget betydeligt.

Nye Kystskibe til Hollandsk Indien

Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Amsterdam, har bestilt 4 Motorskibe paa hver 250 Tons, der skal drives af Celebes Feestvaart Maatschappij. To af dem skal bygges af Droogdok Maatschappij Tandjone Priok og de to andre af Droogdok Maatschappij Soerabaya. Maskineriet kommer fra Holland. Skibene skal være færdige paa 5 Maaneder.

Zoneredningskorpsets Ambulancebaad

Zone-Redningskorpsets nye Ambulancebaad har foretaget sin første Prøvetur.

En udmærket Idé er her blevet til Virkelighed: en hurtiggaaende Motorbaad, der ligger parat til med 6—8 Minuters Varsel at gaa ud, bemanded med 3—4 Mand, og hente Syge i Land samt lede efter forulykkede.

Zone-Redningskorpsets Direktør har længe følt Savnet af en Baad, hvor man straks kunde yde Syge eller Forulykkede de bedst mulige Hjælp.

Ambulancebaaden ligger i Lystbaadehavnen, udstyret med Illapparater, Forbindingskasser, Svømmeseler, Dykkerdragter o. s. v. I Kahytten er indrettet et Lazaret med Plads til fire Personer. I Baaden er der traadløs Telefon, saa man til Stadighed kan staa i Forbindelse med Folk paa Land og give eller modtage Direktiver.

Ny sovjetrussisk Rute til de kanariske Øer

Med Afgangen af Damperen »Shelon« fra Odessa til de kanariske Øer er en ny russisk Dampskibslinie blevet oprettet. Damperen medfører en Ladning Banankasser til Las Palmas. Fra Las Palmas gaar Skibet til den afrikanske Vestkyst og losses et Parti Træ. Derfra gaar Skibet til Havnen Rabat, som ikke har set noget russisk Skib siden Tiden før Krigen.

10 pCt. Forhøjelse af Fragterne i japanske Farvande

Omkring Nyltår viste det sig, at Fragterne i de japanske Farvande var faste, da Rederierne i Forventning om en forøget Efterspørgsel efter Skibsrum holdt sig tilbage med Afslutningen. De derefter følgende voldsomme Storme paa hele den japanske Kyststrækning forårsagede mange Skibsskader, saaledes at rundt 100.000 Tons paa Grund af Beskadigelser maatte tages ud af Fart. Som Følge heraf maatte det naturligvis komme til Mangel paa

Skibsrum, og det havde igen som Resultat, at Fragtraterne steg 10 pCt., ja ofte mere, saaledes betaltes for en Kul-fart fra Otaru til Tokio 2,20 Yen mod gennemsnitlig 1,85 Yen i sidste Kvartal 1935.

Sagsanlæg

Aalborg ny Dampmølle lejede i 1926 af Aalborg Kommune et Areal ved Havnen, og i Lejekontrakten garanterede Kommunen, at der foran Dampmøllens Plads skulde være samme Vanddybde som foran Spritfabrikens, nemlig 7,5 Meter. Men i Efteraaret 1934 viste det sig, at to Dampere, der kom med Korn til Dampmøllen, ikke kunde gaa helt ind til Kajen, fordi den lovede Vanddybde ikke var tilstede, og det medførte, at Skibene maatte losse ved anden Kaj og ved Hjælp af Lægere, hvilket medførte en Ekstraudgift paa ca. 1700 Kr. for Dampmøllen. Denne Ekstraudgift forlangte Dampmøllen derefter, at Kommunen skulde dække, men Kommunen har nægtet det og ladet det komme til Retssag.

Dampmøllen holder sig til Kontrakten, medens Kommunens Standpunkt er, at Garantien ikke maa opfattes saaledes, at der til enhver Tid og under alle Forhold er lovet en Vanddybde paa 7,5 Meter. Sagen optoges til Doms.

Skibsfarten paa Leningrad

Fra Leningrad meddeles, at man endnu ikke med Bestemthed kan opgive Tidspunktet for Sejladens Genoptagelse paa Leningrad. Isbryderne vil dog i de nærmeste Dage forsøge at assistere Sovjetskibe.

De nye danske Frimærker

I Anledning af det store 400 Aars Reformations-Jubilæum blev det besluttet at markere denne Begivenhed ved Udsendelse af nogle nye danske Frimærker — en Serie Reformationsfrimærker. De nye Frimærker er sat i Arbejde og vil fremtræde antagelig i August Maaned som Resultat af et nært Samarbejde mellem Postvæsenets Gravør og Professor Aksel Jørgensen. Der bliver tre i alt, et Billede af Hans Tausen, et Billede af Nikolai Kirke og et Billede af Ribe Domkirke.

Turistforeningen gør Fremstød

Landbrugseksperten har allieret sig med Turistforeningen og gør mægtig Propaganda for Danmark i England. Begyndelsen er den, at der paa Forsiden af Danish Bacon Co.s officielle Prislister, der udsendes i denne Uge overalt i England, findes en Hedsides-Announce for Turistforeningen for Danmark. Dette er Indledningen til et Samarbejde mellem den danske Landbrugsekspert og Turistforeningen for Danmark. Det er Meningen i Fremtiden at etablere en Kampagne i England for Danmark som Turistland, der langt overgaar alt, hvad der tidligere er forsøgt. Sagen omfattes med lige stor Interesse af danske Landbrugsekspertkredse baade her og i England — ligesom naturligvis ogsaa Turistforeningen venter sig betydelige Resultater.

Passagertrafikken paa Østersøstaterne

Til Opretholdelse af Skibsforbindelsen Sverige-Lithauen, Danzig og Polen har A/B Svenska Amerika Linien som bekendt ansøgt om et Statstilskud paa 30.000 Kr. i Tiden 1. April 1936—31. Marts 1937. I Ansøgningen udtales, at Opretholdelsen af en første Klasses direkte Passager-, Post- og Godslinie maa anses at være af stor Betydning til de nævnte Lande, og da der er god Mulighed for en Udvidelse og Forbedring i Handelssamkvem og Trafik, er Selskabet henvist til at søge at oparbejde den Trafik, som allerede nu skal skaffe Sverige store direkte og indirekte Fordele. Driftsresultatet for det sidste Aar viser dog, at en Støtte endnu maa til, men da det som vindes ved Forbindelsens Opretholdelse, siger Selskabet, kommer Landet til gode, lurde Understøttelsen fra Statens Side være vel motiveret.

Stor finsk Ordre til Helsingør Skibsværft

Helsingør Skibsværft har efter Konkurrence med udenlandske Værfter faaet overdraget Arbejdet paa en ny, stor Passagerdamper til »Finska Angfartygs Aktiebolag« i Helsingfors.

Den nye Damper skal være 275 Fod lang, have en Bredde paa 45 Fod og 3 Tommer og en Dybde paa 28 Fod og 3 Tommer. Skibet skal leveres i April Maaned næste Aar.

Skibet er bestemt til Ruten Helsingfors-Hull og skal kunne medføre 150 Passagerer, og det bygges til British Lloyds højeste Klasse. Det forsynes med et Dampmaskineanlæg paa 3700 HK og skal gøre en Fart paa 15 Knob. Skibet vil komme til at koste ca. 25 Millioner finske Mark eller ca. 2½ Million danske Kroner.

Portugisisk Havnetrafik i 1935

I den følgende Tabel er Havnetrafiken i Havnene i Portugal og paa Azorerne angivet dels for 1935 og dels for 1934 til Sammenligning. Tallene er for Godstrafiken og angivet i Tons.

Havne	indgaet		udgaet	
	1934 T.	1935 T.	1934 T.	1935 T.
Lissabon	1,452,761	1,364,249	600,073	517,350
Porto	581,144	611,746	225,980	203,749
Setubal	82,344	96,138	158,319	105,017
Faro	3,958	6,161	11,127	7,927
Funchal	87,377	76,870	48,983	51,171
V. R. de S. Antonio	16,991	15,694	143,138	81,837
Pontadalgada	10,927	10,142	5,319	3,201
Portimao	8,182	10,556	10,014	12,229
Olhao	8,037	8,698	13,142	12,215
Horta	4,251	5,076	5,376	3,705
Angra de Heroismo .	454	564	20	10

Stor Reparationsordre til Burmeister & Wain

For ca. tre Uger siden strandede en stor græsk Dampner »Elissos« af Chios i Flinterenden. Damperen blev bjærget af Svitzer og bugseret ind til Malmø. Paa Grund af Lockouten var der ikke den Gang noget Haab for danske Værfter om at faa den Reparation, som det græske Rederi udbad sig Tilbud paa. »Elissos« gik til Kockums Værft i Malmø. Men saa hørte Lockouten op, og Burmeister & Wain, der havde indgivet Tilbud paa at reparere Damperen, har været heldig nok til at komme under det svenske Tilbud, hvorefter det græske Rederi har antaget B. & W.s Tilbud. Reparationsarbejdet andrager 100,000 Kr.

Pensionsforsikringsanstalten

Pensionsforsikringsanstalten afholdt den 3. April Repræsentantskabsmøde og Generalforsamling, hvor der af lagdes Beretning og Regnskab for Aaret 1935.

Anstalten havde i 1935 faaet en betydelig større Tilgang end de nærmest foregaaende Aar, og da Afgangen i Forsikringsbestanden for 1935 var ret lav, maatte Nettofremgangen betegnes som overordentlig tilfredsstillende, ja Nettofremgangen havde endog været mere end det dobbelte af, hvad Tilfældet havde været i noget af de sidste 15 Aar.

Der var i 1935 tegnet Forsikringer til en samlet aarlig Alderspension af ca. 2,295,000 Kr., hvortil var knyttet Invalidpensioner til et lidt større Beløb foruden Enkepensioner og Børnerenter.

Det økonomiske Resultat havde været særdeles tilfredsstillende, idet Overskuddet udgjorde 714,993 Kr. 34 Øre.

Dette Overskud fordeltes saaledes, at der til Sikkerhedsfonden henlægges 230,000 Kr., til Bonusfonden 410,000 Kr., til Udbytte til Aktionærerne afsattes 50,000 Kr. (5 pCt. af Aktiekapitalen eller den højeste Forrentning, Vedtægterne tillader), Restoverskuddet — 24,993 Kr. 34 Øre — overførtes i ny Regning.

Havnetrafiken paa Marseille

I Aaret 1935 indgik 9673 Skibe med 16,700,000 BRT. til Marseille Havn og 9731 med 16,750,00 BRT. løb ud. Den samlede Størrelse paa Ladninger beløb sig til udgaaet 2,200,000 Tons og indgaaet 5,960,000 Tons, altsaa ialt 8,160,000 Tons. Passagertrafikken beløb sig til 658,018 Personer, deraf ankommende 347,366 og afgaaende 310,652.

PERSONALIA

Ordener

Direktor for Det Danske Kulkompagni, Grosserer *Adler Svanholm*, og Skibsreder, Konsul *Chr. Andresen*, der begge er Ridder af Dannebrog, er udnævnte til Dannebrogsmænd.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergrings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 14. APRIL 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, pass. Skagen 13.4.
s.s. *Aalborghus*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Hamburg 18.3. til Østafrika.
s.s. *Aase*, rapp. 90 m. fra Lands End 29.3.
m.l. *Aase Mærsk*, pass. Algier 3.4.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 13.4. hjg.
s.s. *Agnete*, ank. Amsterdam 25.3.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Progreso 1.4.
s.s. *Alabama*, afg. Newcastle 19.3.
m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, afg. Alicante 4.4.
s.s. *Algarve*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Alice*, ank. Aberdeen 26.3.
m.s. *Almena*, afg. Algiero 17.3.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Port Said til Marseilles 12.4. hjg.
s.s. *Alsaund*, Nielsen, afg. London 12.4. til Methil.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Christobal til Los Angeles 10.4. udg.

m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Curacao 15.3.
s.s. *Anna*, ank. Helsingør 26.3.
m.l. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 1.4.
s.s. *Anne*, pass. Gibraltar 27.3.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Shanghai til Hongkong 12.4. hjg.
s.s. *Argentina*, ank. Rosario 31.3.
m.s. *Arizona*, afg. Kbhvn. 6.4.
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Aalborg 23.2.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Panama 8.4. p. R. I. Powell River.
m.s. *Asia*, Hansen, ank. Pukow 12.4. udg.
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Aberdeen 9.4.
s.s. *Aslaug*, ank. Tripoli 14.3.
m.s. *Asnæs*, Ankersen, pass. Beachy Hd. 27.3.
m.s. *Astoria*, Jensen, pass. Panama Kanal 4.4.
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Aden til Suez 12.4. hjg.

B

s.s. *Beira* i Kbhvn.
s.s. *Bellona*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt* i Dok i Kbhvn. 4.4.

NYHAVNS SKIBSHANDEL**A. Aldenberg**

Nyt og brugt Skibsinventar, Tovværk, Staalline, Brændselsolie, Smøreolie, Tvist, Maskinpakning, Farve og Aarer. Samt alt i Skibsprovantering. Fortoldet og paa Udførsel.

Nyhavn 13 - Telefon Byen 3214

m.t. *Bente Mærsk*, pass. Galata 30.3.
 s.s. *Bergenhus*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bes*, pass. Skagen 5.4.
 s.s. *Betty*, ank. Daika 4.4.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Antwerp 20.3.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Dunston 9.4.
 s.s. *Birgitte*, rapp. 80 m. N. for Lands End 6.3.
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. New York 9.4. til Charleston.
 s.s. *Bodil*, pass. Dungeness 5.4.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Malacca 14.4 til Port Slettenham, hjg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Madras 24.2.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. London 8.4.
 s.s. *Brazilien*, i Dok i Gøteborg 1.4.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Toulon 4.4.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 8.4. til Methil.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Port of Spain 9.4. til New York.
 s.s. *Britta*, pass. Coenhaven 5.4.
 s.s. *Broholm*, ank. Kbhvn. 5.4.
 s.s. *Brynhild*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P. A. Koch*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, afg. Kbhvn. 8.4.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. San Francisco 2.4. udg.
 s.s. *Carmen*, ank. Crao Valencia 28.3.
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Gøteborg 1.4.
 s.s. *Charkow*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Chastine Mærsk*, pass. Sunda Strait 4.4.
 m.s. *Chile*, ank. Nakskov 2.4.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Tenerife 8.4. p. R. i. Southampton.
 s.s. *Christiansborg*, ank. London 7.4.
 s.s. *Cimbria*, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, afg. Burntisland 10.4. til Kbhvn.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Cardiff 1.4. til Seville.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, pass. Capetown 5.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Alexandria 27.3.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Gibraltar 13.4.

D

s.s. *Dagmar*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Dagmar*, ank. Sagunto 4.4.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Antwerp 10.4. udg.
 s.s. *Delaware*, afg. New York 4.4.
 s.s. *Diana*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 5.4.
 s.s. *Douro*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Las Palmas 4.4.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, ank. Helsingør 6.3.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Gdynia 31.3.
 s.s. *Egholm*, ank. Kbhvn. 5.4.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Lorient 11.4.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Lissabon 27.3.
 s.s. *Ella*, i Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Lisbon 7.4.
 s.s. *Elsborg*, ank. Melilla 3.4.
 s.s. *Else*, pass. Kotka 4.4.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Dakar 24.3.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Morro Bay 18.3.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 m.s. *England*, ank. Gdynia 14.4.
 s.s. *Erna*, afg. Rouen 3.4.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Saigon 13.4. udg.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Holtenau 3.4.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, ank. Liverpool 14.4.
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, ank. Aarhus 9.4.
 s.s. *Estrid*, pass. Gibraltar 22.3.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hamburg 10.4. hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sydfyenske Havne.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, ank. Djibouti 15.4. hjg.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Gibraltar 11.4.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Port de Bouc 12.4.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. 4. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,20
NEWYORK.....	454,50	AMSTERDAM.....	308,55
BERLIN.....	182,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,05	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,85	HELSINGFORS....	9,95
ZÜRICH.....	148,00	PRAG.....	18,95
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,95

s.s. *Frey*, afg. Kbhvn. 26.3. til Danzig.
 s.s. *Frigga*, afg. Esbjerg 11.4.
 s.s. *Frode*, afg. Tyne 4.4.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, ank. Kbhvn. 8.4.
 s.s. *Gerd*, pass. Ushant 27.3.
 s.s. *Gerda*, afg. Königsberg 4.4.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Oran 15.4.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Baltimore 1.4.
 s.s. *Gorm*, ank. New Orleans 3.4.
 s.s. *Grete*, afg. Algiers 5.4.
 s.s. *Grønland*, Fischer, ank. Svendborg 4.3.
 s.s. *Gudrun*, afg. Eastham 11.3.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Ardrossan 15.3.
 s.s. *Gunhild*, pass. Lizard 27.3.
 s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 4.4.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Casablanca 3.4.
 s.s. *Gyda*, rapp. 20 m. fra Lands End 28.3.

H

s.s. *Hajnia*, ank. Bordeaux 14.4.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 20.1.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Kalundborg 3.4.
 s.s. *Harald*, ank. Preston 8.4.
 s.s. *Harriet*, ank. Glasgow 3.4.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 31.3.
 m.s. *Herdis*, afg. Alexandria 27.3. til Haifa.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Bordeaux 28.3.
 s.s. *Hilda*, afg. Alexandria 18.3. til London.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Kbhvn. 30.3.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. San Francisco 4.4. hjg.
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Trieste 11.4.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Bordeaux 8.4. til Canary Islands.
 s.s. *Ingeborg*, pass. Dungeness 27.3.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 30.3.
 s.s. *Inger*, pass. Helsingør 5.4.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Rouen 11.4.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. New Orleans 1.4.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Antilla 1.4. |
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Algiers 25.3.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Shanghai 14.4. udg.
 s.s. *Jenny*, pass. Garvoeiro 5.4.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Kbhvn. 3.4.
 s.s. *Johanne*, afg. Kbhvn. 3.4.
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Skagen 5.4. sydg.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, ank. Talcalmiano 4.4.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Hamburg 9.4. udg.
 s.s. *Jutta*, pass. Christiansø 4.4.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, afg. Boness 11.4.

K

s.s. *Karen Toft*, afg. Kbhvn. 14.4.
 s.s. *Karla*, pass. Cardiff 28.3.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelse Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Katrine Mærsk*, ank. Rotterdam 25.3.
 s.s. *Kentucky*, ank. Kbhvn. 11.4.
 s.s. *Kirsten*, pass. Helsingør 29.3.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Charleston 31.3.
 s.s. *Kjøbenhavn*, i Dok i Nakskov.
 s.s. *Knud*, ank. Garston 14.4.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, afg. Kbhvn. 7.4.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Suez til Djibouti 13.4. udg.
 s.s. *Laura*, pass. Malaga 4.4.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



m.s. *Leise Mærsk*, pass. Vincent 3.4.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Castellon 2.4.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Philadelphia 3.4.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Boulogne s/Mer 11.4.
 s.s. *Lilian*, pass. Helsingør 4.4.
 s.s. *Lilleborg*, ank. London 13.4.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.s. *Louisiana*, afg. Kbhvn. 25.3.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. New York 8.4 til Santos og B. Aires.
 s.s. *Lynæs*, pass. Spurnt Point 2.4.

M

s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Maja*, ank. Kbhvn. 5.4.
 s.s. *Maja*, afg. Hangø 31.3.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Aden til Singapore 11.4. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Aden 13.4. til Østafrika.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Cape Town 11.4. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Margrete*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Maria Toft*, pass. Ushant 15.4.
 s.s. *Marie*, pass. Helsingør 5.4.
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Hamburg 28.3.
 s.s. *Marocco*, afg. Antwerpen, forv. 17.4 Casablanca.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Philadelphia 6.4.
 s.s. *Maryland*, afg. Santos 4.4.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Grece 21.3.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Hamburg 11.4. hjg.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 10.4.
 s.s. *Najaden*, afg. Leith 3.4.
 s.s. *Nancy*, ank. St. Louise 2.4.
 s.s. *Nautic*, pass. Dungeness 5.4.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Gøteborg 10.4.
 s.s. *Nelly*, ank. Kotka 5.4.
 s.s. *Neptun*, ank. Curacao 1.4.
 s.s. *Nerina*, pass. Dungeness 30.3.
 s.s. *Nevada*, afg. Bahia 1.4.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Panama 29.3.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Shanghai 31.3.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, ank. Gibraltar 1.4.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Panama 2.4.
 m.s. *Nordbo*, ank. New Westminster 26.3.
 s.s. *Nordborg*, ank. Methil 12.4.
 s.s. *Norden*, ank. London 28.3.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Vancouver 6.3. til Taku Bar.
 m.s. *Nordhavet*, afg. New York 13.3.
 m.s. *Nordhval*, ank. Tokopella 24.3.
 m.s. *Nordkap*, afg. New York 11.3.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 6.4.
 m.s. *Nordpol*, ank. Grangemouth 29.3.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Tunis 1.4.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Marseilles 3.4.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga*, pass. Gibraltar 27.3.
 s.s. *Oluf Mærsk*, pass. Ceuta 29.3.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Lissabon 2.4.
 m.s. *Oregon*, afg. Kbhvn. 28.3.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, ank. Hull 12.4. hjg.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, ank. New York 30.3.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Roslin 13.4. udg.

m.s. *Peter Mærsk*, ank. Shanghai 30.3.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Skive 15.4.
 s.s. *Primula*, i Esbjerg.

R

s.s. *Randi*, pass. Ushant 27.3.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, i Kbhvn.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Klaipeda 30.3.
 s.s. *Rosenborg*, afg. Port Talbot 8.4.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Alexandria 31.3.
 s.s. *Saniso*, Brockmann, afg. Saigon 19.3. til Østafrika.
 s.s. *Scandia*, ank. Dieppe 14.4.
 s.s. *Scotia*, ank. Hartlepool 9.4.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejrø* (Huusum, ank. Kbhvn. 10.4.
 m.s. *Selandia*, Andersen, ank. San Francisco 7.4. udg.
 m.s. *Siam*, Nielsen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Australien 5.4. udg.
 s.s. *Signe*, ank. Bordeaux 23.3.
 s.s. *Sigrun*, i Dok i Aalborg 5.4.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Kbhvn. 10.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 27.1.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Marseilles 12.4.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Marseilles 12.4.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Grimsby 21.3.
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 5.4.
 s.s. *Stal*, Larsen, afg. Ziguinchor 10.4. til Carontes.
 s.s. *Stella*, ank. Valparaiso 31.3.
 m.s. *Stensby*, Eggert, afg. San Pedro 13.4 til Panama J.O.
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Manilla 8.4.
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Gibraltar 27.3.
 s.s. *Svanholm*, ank. Kbhvn. 13.4.
 s.s. *Svanhild*, ank. Antwerpen 3.4.
 s.s. *Svava*, oplagt.

T

s.s. *Taarholm*, ank. Kbhvn. 8.4.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. New York 9.4.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, pass. Panama Kanal 9.4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Aalborg 16.4.
 s.s. *Tekla*, pass. Helsingør 29.3.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Ørehage 16.4.
 s.s. *Tennessee*, afg. Drammen 26.3.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tonsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tonking*, N. Wolff-Jørgensen, afg. Dairen til Los Angeles 1.4. hjg.
 s.s. *Tove*, ank. Oporto 19.3.
 s.s. *Tovetil*, Bang, afg. New York 9.4.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Aalborg 16.4.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 22.3 til Philadelphia og New York.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, afg. Tunis 4.4.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Rotterdam 2.4.

V

s.s. *Vendia*, ank. Fecamp 12.4.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Kbhvn. 1.4.
 s.s. *Viborg*, afg. Seville 11.4.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), ank. Rouen 13.4.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Viola*, ank. Hamburg 26.3.
 s.s. *Virginia*, ank. Kbhvn. 8.4.
 m.s. *Vistula*, afg. Kbhvn. 8.4.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, afg. Gdynia 9.4. til Rouen.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Ruten Aalborg-Aarhus-Hamburg.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Nørresundby 13.4.

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. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

An-Tiok-Sid har været anvendt paa $\frac{3}{8}$ "Ragna Gorthon" til Understrygning af nogle Maskingennemgange.

Grundet paa de store Temperatursvingninger, som Stederne er udsat for, har det ikke tidligere været muligt at faa noget til at holde, Rusten er slaaet igennem og Dækfarven er skallet af.

Efter Paastrygning med An-Tiok-Sid har der ikke været Rustgennemslag de paagældende Steder, og Dækfarven skaller ikke.

Jeg kan paa det bedste anbefale Anvendelsen af den kemiske Rustbeskyttelse An-Tiok-Sid.

Aalborg, den 6. 12. 1935.



Juan Gorthon
befälharen a/s/s "RAGNA GORTHON"
J. T. Jensen
M. M. M. M.



An-Tiok-Sid *fabriceres af*

Jørgen Ohlsen

Ved Stranden 6
C. 9542 (Lokal 1)

København K.

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



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 4 B

STEVEDORE

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

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 Staaalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, KbhVn. K.
Telefon: Central 13778.

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

1, Brazil Street . . . Manchester
7, Chapel Street . . . Liverpool
Somerton Buildings,
John Bright Street Birmingham
82/4, Swan Arcade,
Broadway . . . Bradford
"York House",
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3
King's Dock . . . Immingham

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 8. April 1936.

Nr. 14.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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), Afstaende i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Næste Nr. af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Fredag den 17. April.

Danmark.

936. Afmærkningen i indre danske Farvande atter i Orden.
Afmærkningen i indre *danske* Farvande er atter paa Plads og i Orden.
(E. f. S. Nr. 8/445 1936.)

I. Østersøen.

937. Sverige S.-Kyst. Ronneby E.-lige Indløb. Grundundersøgelser.
(U. f. S. Nr. 14/970. Stockholm 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 8/448 og 13/865 1936 meddeles, at Undersøgelserne i *Ronneby* E.-lige Indløb vil blive fortsat. c. $56^{\circ} 07',_{6}$ N. $15^{\circ} 17',_{2}$ E.
(E. f. S. Nr. 8/448 og 13/865 1936.)
938. (P). Sverige. Öland W.-Kyst. Mörbylånga. Afmærkning forandres.
(U. f. S. Nr. 14/1043. Stockholm 1936.)
Ved Foraarsudlægningen sker følgende Forandringer i Afmærkningen:
- A. Ved den nuværende Indsejlingsrende til *Mörbylånga* Havn.
1. En Stage med 2 opadvendte Koste udlægges paa $56^{\circ} 31',_{80}$ N. $16^{\circ} 21',_{93}$ E. ved Rendens N.-Side.
 2. Ballonen paa Stagen med Kost paa $56^{\circ} 31',_{90}$ N. $16^{\circ} 22',_{02}$ E. fjernes.
 3. Stagen med Kost paa $56^{\circ} 31',_{94}$ N. $16^{\circ} 22',_{37}$ E. inddrages.
- B. I Forlængelsen af den nye Indsejlingsrende:
4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon udlægges paa $56^{\circ} 32',_{37}$ N. $16^{\circ} 21',_{38}$ E.
- C. Ved den nye Indsejlingsrende udlægges nedennævnte Sømærker:
Rendens N.-Side:
5. En Stage med Kost paa $56^{\circ} 32',_{13}$ N. $16^{\circ} 21',_{90}$ E.
 6. - — — — $56^{\circ} 32',_{06}$ N. $16^{\circ} 22',_{10}$ E.
 7. - — — — $56^{\circ} 31',_{99}$ N. $16^{\circ} 22',_{28}$ E.

Rendens S.-Side:

8. En sort Stage med Ballon paa $56^{\circ} 32',_{12}$ N. $16^{\circ} 21',_{87}$ E.
 9. En Stage paa $56^{\circ} 32',_{04}$ N. $16^{\circ} 22',_{00}$ E.
 10. — — $56^{\circ} 31',_{98}$ N. $16^{\circ} 22',_{21}$ E.
 11. En Stage og en Stage med Kost paa $56^{\circ} 31',_{94}$ N. $16^{\circ} 22',_{32}$ E.

939. Sverige. Kalmarsund. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 14/968. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Trädgårdsgrund c. $56^{\circ} 38'$ N. $16^{\circ} 22'$ E. Samtlige Lystønder i *Kalmarsunds djupränna. Norra angränsbojen.*
 (E. f. S. Nr. 7/380 1936.)

940. Sverige. Gotland N.-Kyst. Färösund N.-lige Indløb. Svingrund faste Sømærke genopført.

(U. f. s. Nr. 14/969. Stockholm 1936.)

Svingrund faste Sømærke paa c. $57^{\circ} 56',_{1}$ N. $19^{\circ} 01',_{2}$ E. er genopført.
 (E. f. S. Nr. 8/449 1936.)

941. (P). Sverige. Älholmen Fyr. Ny Lysvinkel.

(U. f. s. Nr. 14/967. Stockholm 1936.)

I Løbet af den første Halvdel af 1936 vil der i *Älholmen Fyr* paa c. $58^{\circ} 23',_{9}$ N. $16^{\circ} 56',_{8}$ E. blive indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 160° og c. 164° . Iøvrigt uforandret.

942. Sverige. Norrköping—Arkö. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 14/966. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Liss Lindö c. $58^{\circ} 30'$ N. $16^{\circ} 56'$ E. *Trollholmshällan.*
 (E. f. S. Nr. 9/534 1936.)

943. Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 14/963. Stockholm 1936.)

Taagesignalet ved *Djursten Fyr* paa c. $60^{\circ} 22'$ N. $18^{\circ} 24'$ E. er atter i Virksomhed.
 (E. f. S. Nr. 8/457 1936.)

944. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr. Ny Lysvinkel i Bifyr.

(U. f. s. Nr. 14/962. Stockholm 1936.)

I Løbet af den første Halvdel af 1936 vil der i *Eggegrund Bifyr* paa c. $60^{\circ} 43',_{8}$ N. $17^{\circ} 33',_{7}$ E. blive indlagt en rød, fast Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 281° og c. 285° . Iøvrigt uforandret.

945. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Grundkallen* paa c. $60^{\circ} 33'$ N. $18^{\circ} 58'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 9/538 1936.)

946. Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskontoret i Mariehamn.)

Fyrskibet *Storbrotten* paa c. $60^{\circ} 25'$ N. $19^{\circ} 13'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 8/461 1936.)

947. Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)

Fyrskibet *Helsinki* paa c. $59^{\circ} 56'$ N. $24^{\circ} 56'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 6/324 1936.)

948. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 9/374. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Gustavssvärd c. $60^{\circ} 08'$ N. $24^{\circ} 59'$ E. *Stora Öster Svartö.*
 (E. f. S. Nr. 10/623 1936.)

949. **Finland. Finske Bugt. Torra Hästen—Vätskär. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 9/375 og 9/376. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Gråskär c. 60° 12' N. 25° 25' E. *Homanskär. Onas. Hamnholm. Risholm. Storhällan. Vinbärsören. Utterholm. Äggskär.*
(E. f. S. Nr. 9/544 og 10/624 1936.)
950. **Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 9/378 og 9/379. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Orregrund c. 60° 16' N. 26° 26' E. *Skarven.*
(E. f. S. Nr. 9/545 1936.)
951. **Finland. Finske Bugt. Boistö. Lövä. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 9/379 og 9/380. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Ljusaklacken c. 60° 19' N. 26° 30' E. *Boistö. Lövä. Bisakäll.*
(E. f. S. Nr. 9/546 1936.)
952. **Finland. Finske Bugt. Kotka. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 9/381. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Pirköyri c. 60° 28' N. 26° 59' E. *Tiutinen. Kukouri. Lelleri. Hietakari. Rankki. Manni. Kaunissaari.*
(E. f. S. Nr. 9/547 1936.)
953. **Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.**
(U. f. s. Nr. 9/387. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed.
Kotka. Boistö. Orregrund.
(E. f. S. Nr. 8/522 1936.)
954. (P). **Tyskland. Brüsterort. Taagesignal forandres. Stormsignalmast flyttes.**
(N. f. S. Nr. 12/1127. Berlin 1936.)
1. Taagesignalet med Sirene umiddelbart NE. for *Brüsterort* Fyr vil i Juni d. A. blive nedlagt og erstattet med et Taagesignal med elektrisk Membransender, der anbringes paa et graat Gittertaarn c. 120 m NW. for Fyret. Lydkildens Højde over Middelvandstand bliver mellem 36 og 40 m. Signalet, som kan høres i Pejlinger fra 15° til 285°, er Bogstaverne BT 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 3^s, Tone 3^s, Pause 15^s. Tonehøjde: 200 c/s.
Brüsterort Fyr: c. 54° 57',₇ N. 19° 59',₀ E.
2. Paa Toppen af det i (1) nævnte graa Gittertaarn anbringes en rød Mast med Raa, hvorfra Stormsignalerne vises. — Den gamle Stormsignalmast vil blive fjernet.
(Kort Nr. 269.)
955. (T). **Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. VII/102. Warszawa 1936.)
Undervandsmembranen, der ligger tæt ved Fyret paa S.-Siden af Hovedindløbet til Havnen i 9,5 m Vand, er for Tiden ude af Virksomhed. c. 54° 32' N. 18° 34' E.
(Se Tillæg.)

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

956. **Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker genudlagt.**
Stagerne med Koste, der afmærker Sejllobet til *Hellerup* Lystbaadehavn, er atter udlagt paa Plads. c. 55° 43',₉ N. 12° 35',₂ E.
(E. f. S. Nr. 45/2657 1935.)

957. (P). Sverige. Sundet. Höganäs Havn. Nye Ledefyr tændes.
(U. f. s. Nr. 10/655. Stockholm 1936.)
I Løbet af Sommeren 1936 tændes nedennævnte nye Ledefyr:
a. *Höganäs hamn, nedre* paa c. $56^{\circ} 11',8$ N. $12^{\circ} 33',4$ E. Grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 15,5 m. Fyret anbringes i Midten af den sorte Trekant med Spidsen opad paa den tidligere Forbaake.
b. *Höganäs hamn, övre* 115 m 89° fra Forfyret. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 m. Fyret anbringes i Midten af den sorte Trekant med Spidsen nedad paa den tidligere Bagbaake.
Fyrene overet i Pejling 89° angiver Midtlinien i den yderste Del af den uddybede Indsejlingsrende til *Höganäs Havn*.
(Kort Nr. 312, 210, 211, 278 og 247. Danske Lods, Side 245.)
958. Sverige. Sundet. Landskrona. Gräsrännan. Tønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 14/981. Stockholm 1936.)
De 4 Fadtønder i *Gräsrännan*, E. for *Valgrund*, er atter udlagt paa Plads. c. $55^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 48'$ E.
(E. f. S. Nr. 8/474 1936.)
959. (P). Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö vågbrytarebank Fyr og Malmö inre Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 14/980. Stockholm 1936.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 11/718 1936 meddeles, at de deri omtalte Forandringer af *Malmö vågbrytarebank* Fyr paa c. $55^{\circ} 37',5$ N. $12^{\circ} 58',7$ E. og *Malmö inre* Fyr paa c. $55^{\circ} 36',8$ N. $12^{\circ} 59',9$ E. vil finde Sted i Løbet af den første Halvdel af Maj d. A.
(E. f. S. Nr. 11/718 1936. Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 287 og 288.)
960. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund S.-lige Del. Gedsergaard Bro N. Vrag bortsprængt. Sømærke inddraget.
Vraget paa $54^{\circ} 39'$ ($32''$) N. $11^{\circ} 52'$ ($10''$) E., N. for *Gedsergaard* Bro, er nu bortsprængt. Paa Stedet findes flere Sten, hvoraf en med 2,4 m Vand. Mindste Dybde over Vragresterne er 2,6 m.
Den hvide Stage med Halmvisk SW. for Vraget er permanent inddraget.
(Kort Nr. 240, 306, 291 og 292. Søm.-Fort. Side 77, Nr. 42.)
961. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 31. Marts d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være 3,8 m, medens Dybden i den W.-lige Halvdel af Løbet er aftaget lidt.
Klørdyb S. Klokketønde: c. $54^{\circ} 50',6$ N. $10^{\circ} 33',1$ E.
(E. f. S. Nr. 9/566 1936.)
962. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
Mandag den 27. April d. A. afholdes Skarpskydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. $54^{\circ} 58',6$ N. $9^{\circ} 45',9$ E.).
Skydefeltets Grænser er:
Mod Ø s t: E.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre—Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne—Kysten ved *Sandvig* S. for *Brandsbøl*.
Mod V e s t: W.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre—Snogbæk Hage*—Kysten ud for *Lusig* Skov.
En Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa hver af de to Flagmaster paa *Arnkilsøre*.
Umiddelbart før Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at der skydes, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon (Kurvekugle).
Efter hver Skydnings Afslutning eller ved længere, midlertidige Standsninger nedhales Ballonerne som Tegn paa, at der ikke skydes.
Passage af Fartøjer gennem Skydefeltet er tilladt hele Tiden, men det er forbudt at ankre eller drive Fiskeri i Skydefeltet, naar der skydes.
(Danske Lods, Side 376.)

963. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Egern Sund Somærke atter paa Plads. Hvid- og rødtribet Spidstønde med Ballon *Egern Sund* paa $54^{\circ} 53' (17'')$ N. $9^{\circ} 36' (19'')$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 13/934 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

964. Danmark. Indløbet til Isefjord. Rørvig E. Vesterløb. Somærker genudlagt. De 2 hvide Stumpstønder 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. 45/2621 1935.)

965. 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. 51/2966 1935.)

966. Sverige. Kattegat. Båtfjorden. Oplysning om Redningsstation. (U. f. s. Nr. 14/983. Stockholm 1936.)
Båtfjorden Redningsstation paa c. $57^{\circ} 14',4 N.$ $12^{\circ} 06',8 E.$ er blevet forsynet med en Motorredningsbaad, saaledes at Stationens Udrustning nu bestaar af Motorredningsbaad og Raketapparat.
(Danske Lods, Side 225.)

967. (T). Sverige. Kattegat. Göteborg. Älvsborgsfjorden. Lystønde midlertidig inddraget. (U. f. s. Nr. 14/984. Stockholm 1936.)
Lystønden *Älvsborgsfjorden Nr. 3* paa c. $57^{\circ} 41',2 N.$ $11^{\circ} 51',9 E.$ er midlertidig inddraget og erstattet med en Stage med Kost.

968. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller. I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* $4,2 m$, i *Svaneholm Fyrlinie*: $5,5 m$, i *Sælhundeholm Lob*: $4,2 m$, i *Gaaseholm Lob*: $2,3 m$, i *Svaneholm Lob*: $1,5 m$ og i *Kobberø Lob*: $3,0 m$. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $4,2 m$ Dybde over *Havrevlen* og $5,5 m$ 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 $4,2 m$, 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. — $2,8 m$.
(E. f. S. Nr. 10/635 1936.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

969. Norge. Vest-Finnmark. Søroya W. Sørvær. Havnearbejder udført. (E. f. S. Nr. 3/171. Oslo 1936.)
Indre Sørværhamn paa c. $70^{\circ} 38' N.$ $21^{\circ} 59' E.$, SE. for *Trollholmen*, er uddybet til henholdsvis 5 og 4 m, hvor Kortet tidligere har angivet 3 og $1,5 m$.
Sundene N., E. og S. for Havnen er spærret med 5 Møler paa nedennævnte Steder:
a. c. $70^{\circ} 38' N.$ $21^{\circ} 59',6 E.$ d. c. $70^{\circ} 37',9 N.$ $21^{\circ} 59',5 E.$
b. c. $70^{\circ} 37',9 N.$ $21^{\circ} 59',2 E.$ e. c. $70^{\circ} 37',75 N.$ $21^{\circ} 58',7 E.$
c. c. $70^{\circ} 37',95 N.$ $21^{\circ} 59',5 E.$

970. Norge. Senja. S.-lige Indsejling til Harstad. Søndre Tjuvholmgrunn. Oplysning om Dybde.

(E. f. S. Nr. 3/174. Oslo 1936.)

Dybden paa *Søndre Tjuvholmgrunn* paa $68^{\circ} 47' 50''$ N. $16^{\circ} 37' 56''$ E., 350 m 169° fra *Harstad Fyr*, er ved Springtids-Lavvande fundet at være 3,5 m og ikke som angivet i Kortet 5 m.

971. Norge. Rogaland. Stavanger Havn. Afmærkning forandret.

(E. f. S. Nr. 3/172. Oslo 1936.)

1. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa $58^{\circ} 58' 27''$ N. $5^{\circ} 44' 22''$ E., 50 m 255° fra 4,5 m *Østre Plentinggrunn*.

2. Den sort- og rødmaalede Stage NW. for den i (1) nævnte Grund er inddraget og en sort Stage udlagt 20 m 328° fra samme Grund.

3. Den sorte Stage W. for *Klaseskjær*, paa c. $58^{\circ} 58',7$ N. $5^{\circ} 44',6$ E., er inddraget. (E. f. S. Nr. 11/726 1936.)

972. England. Hewett Channel. Afmærkning flyttet.

(N. t. M. Nr. 617. London 1936.)

Paa Grund af Forandringer ved Løbet er nedennævnte Sømærker flyttet, som følger:

a. *North East Corton Tønde* er flyttet c. 0,12 Sm W. efter og ligger nu $2,55$ Sm 50° fra *Corton Kirke*.

b. *South East Corton Tønde* er flyttet c. 0,15 Sm W. efter og ligger nu $2,52$ Sm 70° fra *Corton Kirke*.

Corton Kirke: c. $52^{\circ} 31'$ N. $1^{\circ} 45'$ E.

(Se Tillæg.)

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

973. (T). Frankrig. Port-en-Bessin. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 14/866. Paris 1936.)

Taagesignalet ved *Port-en-Bessin Forfyr* paa c. $49^{\circ} 21'$ N. $0^{\circ} 45',6$ W. er for Tiden ude af Virksomhed.

974. Frankrig. Grand Chenal de Paimpol. Baake genopført.

(A. a. N. Nr. 14/865. Paris 1936.)

Baaken *Filette de Saint-Riom Sud* paa c. $48^{\circ} 47',8$ N. $2^{\circ} 59',4$ W. er genopført. (E. f. S. Nr. 10/644 1936.)

975. Frankrig. Paimpol Bugt. Baake genopført.

(A. a. N. Nr. 14/864. Paris 1936.)

Baaken *Petite Morqueveuse* paa c. $48^{\circ} 47',8$ N. $3^{\circ} 00',4$ W. er genopført. (E. f. S. Nr. 12/817 1936.)

976. (T). Engelske Kanaler. Guernsey. St. Peter Port Anduvning. Afmærkning forandret til Forsøg.

(N. t. M. Nr. 578. London 1936.)

Den sort- og hvidmaalede Spidstønde paa c. $49^{\circ} 26'$ N. $2^{\circ} 29'$ W., S. for *Les Têtes d'Aval* eller *Lower Heads*, er til Forsøg ombyttet med en sort og hvid, vandret sribet Kugletønde med Diamant.

977. Irland S.-Kyst. Dungarvan Harbour. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 611. London 1936.)

1. Den sorte Stumtønde c. 0,02 Sm 257° fra *Wyse Point Forfyr* er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser.

2. Lystønden c. 0,18 Sm 237° fra *Wyse Point Forfyr* er ombyttet med en sort Stumtønde.

Wyse Point Forfyr: c. $52^{\circ} 05'$ N. $7^{\circ} 34'$ W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

978. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Rio Benito. Fyr nedlagt.
(A. a. l. N. Nr. 13/440. San Fernando 1936.)
Rio Benito hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $1^{\circ} 34',2$ N. $9^{\circ} 35',7$ E., paa *Punta Fromagers*, er nedlagt.
979. Sydafrika. Kap Agulhas. Fyrs Lysevne forøges.
(N. t. M. Nr. 77. Johannesburg 1936.)
Fra den 1. Juni d. A. vil *Kap Agulhas* Fyrs Lysevne blive betydelig forøget.
c. $34^{\circ} 50'$ S. $20^{\circ} 01'$ E.
980. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Handkerchief Fyrskib. Lufttaagesignal forandret. Radiofyr installeret.
(N. f. S. Nr. 13/1243. Berlin 1936.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 13/914 1936 meddeles, at de deri omtalte Forandringer om Bord i *Handkerchief* Fyrskib paa c. $41^{\circ} 29'$ N. $70^{\circ} 04'$ W. er iværksat.
Radiofyret afgiver under Taage Signalet uafbrudt og i klart Vejr daglig i de første 10 Min. af hver Time.
(E. f. S. Nr. 13/914 1936.)
981. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Herford Inlet Anduvning. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 606. London 1936.)
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s , er udlagt paa c. $39^{\circ} 00'$ N. $74^{\circ} 46'$ W., $1,5$ Sm 82° fra *Herford Inlet* Fyr.
2. Fløjtetønden er flyttet c. $0,4$ Sm S. efter og ligger nu $0,3$ Sm 90° fra (1).
982. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tangier Sound. Janes Island Fyr ødelagt. Lys- og Klokketønde midlertidig udlagt. $\text{L} \quad \text{L} \quad \text{L}$
(N. t. M. Nr. 12/696. Washington 1936.)
En sort Lys- og Klokketønde mærket *L*, og som viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$, er midlertidig udlagt for at afmærke Pladsen for *Janes Island* Fyr, der er ødelagt. c. $37^{\circ} 58'$ N. $75^{\circ} 55'$ W.

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

983. Fransk Vestindien. Désirade Island. Fyrs Plads.
(N. t. M. Nr. 12/705. Washington 1936.)
Désirade Island Fyr er beliggende paa $16^{\circ} 19' 36''$ N. $61^{\circ} 00' 45''$ W.
984. Brasilien. Bahia de Todos os Santos. Mont Serrat Fyr. Synsvidde forøget.
(N. f. S. Nr. 13/1247. Berlin 1936.)
Mont Serrat Fyr paa c. $12^{\circ} 56'$ S. $38^{\circ} 31'$ W. har nu en Synsvidde af 12 Sm.
985. Brasilien. Rio de Janeiro. Oplysning om Salutbatteri.
(N. t. M. Nr. 12/706. Washington 1936.)
Salutbatteriet for *Rio de Janeiro* Havn er beliggende ved *Navy Yard, Ilha das Cobras*. c. $22^{\circ} 54'$ S. $43^{\circ} 10'$ W.
986. (T). Brasilien. Arvoredo Island. Fyr forandret midlertidigt.
(N. t. M. Nr. 623. London 1936.)
Arvoredo Island Gruppe-Blinkfyr paa c. $27^{\circ} 18'$ S. $48^{\circ} 22'$ W., paa *South Point*, viser for Tiden kun hvidt, fast Lys.

987. **Equador. Montanita Point. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 637. London 1936.)
Dybden 22 m, der i Kortet er angivet paa c. $1^{\circ} 49' S.$ $81^{\circ} 03' W.$, 19 Sm 276° fra *Montanita* Fyr, skal rettes til 12,8 m.
988. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Año Nuevo Island Fyr. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 12/709. Washington 1936.)
Taagesignalet ved *Año Nuevo Island* Fyr paa c. $37^{\circ} 06' N.$ $122^{\circ} 20' W.$ er forandret til Tre-Stød hver 1^m, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 50^s.
989. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Oregon. Cape Blanco. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 580. London 1936.)
Cape Blanco hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $42^{\circ} 50' N.$ $124^{\circ} 34' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 20^s. Synsvidde: 22 Sm.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

990. **Baleariske Øer. Ibiza. Santa Eulalia Banke. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(A. a. l. N. Nr. 13/438. San Fernando 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Santa Eulalia* paa c. $38^{\circ} 58',_5 N.$ $1^{\circ} 35',_8 E.$, ved SE.-Spidsen af Banken, er atter ndlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/499 1936.)
991. **Italien W.-Kyst. Spezia. Tidssignal nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 602. London 1936.)
Tidssignalet ved Inderenden af *Lagora Mole* paa c. $44^{\circ} 06' N.$ $9^{\circ} 50' E.$ er nedlagt.
992. **Italien S.-Kyst. Taranto. Tidssignal nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 603. London 1936.)
Tidssignalet tæt W. for *Castel Sant' Angelo* paa c. $40^{\circ} 28' N.$ $17^{\circ} 14' E.$ er nedlagt.
993. **Italien. Adriaterhavet. Porto di Trieste. Forbudt Omraade.**
(N. t. M. Nr. 564. London 1936.)
Det er forbudt at befare Omraadet indenfor en Linie fra Yderenden af *Molo dei Legnami* paa c. $45^{\circ} 38' N.$ $13^{\circ} 46' E.$ i Retningen 312° til Yderenden af *Lloyd Arsenal Mole*.
994. **Grækenland. Patras Bugt. Cap Papas (Araxos) Fyr forandret. Advarsel.**
(A. a. N. Nr. 18(7). Athen 1936.)
Cap Papas Fyr paa c. $38^{\circ} 13' N.$ $21^{\circ} 23' E.$ er forandret og viser nu rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,0^s, Blink 0,3^s, Mørke 7,4^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 12 Sm.
Opmærksomheden henledes paa, at saavel ovennævnte Fyr som *Sosti* Fyr kan være vanskelige at skelne, især om Sommeren, paa Grund af den Mængde Moskitoer, der samler sig paa Fyrlampens Glas og derved betydeligt nedsætter Synsvidden.
(E. f. S. Nr. 33/2002 1935.)

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

995. **Persiske Bugt. Kuwait Harbour. Tønder udlagt.**
(N. t. M. Nr. 635. London 1936.)
Nedennævnte Tønder er udlagt, som følger:
- En hvid og sort, vandret stribet Spidstønde paa $29^{\circ} 24' (30'') N.$ $47^{\circ} 48' (30'') E.$
 - En sort Spidstønde paa $29^{\circ} 25' (00'') N.$ $47^{\circ} 53' (30'') E.$
 - En rød Spidstønde paa $29^{\circ} 27' (30'') N.$ $47^{\circ} 54' (00'') E.$

996. Persiske Bugt. Bahrein Island. Khor Kaliya. Baaker opført. Spirtønder udlagt.

(N. t. M. Nr. 615. London 1936.)

1. Baaker er opført paa følgende Steder:
 - a. 0,875 Sm 344° fra *Kassar Diwan Rock*.
 - b. 0,425 Sm 308° - — — —
 - c. 2,62 Sm 297° - — — —
2. En Spirtønde er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:
 - d. 1,225 Sm 160° fra *Kassar Diwan Rock*.
 - e. 0,825 Sm 165° - — — —
 - f. 2,825 Sm 103° - — — —
 - g. 2,225 Sm 127° - — — —

Kassar Diwan Rock: c. 26° 11' N. 50° 40' E.**997. Sydafrika. East London Anduvning. Grund.**

(N. t. M. Nr. 598. London 1936.)

En Grund med 8,2 m Vand er fundet paa c. 33° 01' S. 27° 56' E., 0,88 Sm 26° fra Blinkfyret paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder.

998. Madagascar E.-Kyst. Port St. Mary. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 634. London 1936.)

1. *Madame Island* røde, faste Fyr paa c. 17° 00' S. 49° 54' E. er forandret til at vise grønt, fast Lys.

2. Lysvinklerne i *Sorciers Point* Fyr c. 0,72 Sm 16° fra (1) er forandret, og Fyret lyser nu, som følger: Rødt i Pej. fra 340° til 50°. Hvidt i Pej. fra 50° til 230°. Iøvrigt er Fyret formørket.

999. Bengalske Bugt. Birma. Cheduba Island. Vulkansk Ø.

(N. t. M. Nr. 604. London 1936.)

En lille vulkansk Ø ligger paa c. 18° 57' N. 93° 30' E., 2,8 Sm 77° fra *Beacon Island* Fyr.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1000. Singapore Stræde. Singapore. Keppel Harbour. Mount Faber. Signalstation flyttet.**

(N. f. S. Nr. 13/1255. Berlin 1936.)

Signalstationen er flyttet c. 0,2 Sm i Retningen 134° og er nu beliggende paa c. 1° 16',1 N. 103° 49',4 E., tæt SE. for Observatoriet paa *Mount Faber* SE.-lige Skraaning. Stationen bestaar af en Signalmast med to Ræer og et lille, hvidt Betonhus ved Mastens Fod.

1001. (P). Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Pamanoekan Rock. Fyrhelysning forandres.

(B. a. Z. Nr. 72/774. 'a-Gravenhage 1936.)

I Løbet af April d. A. opføres paa *Pamanoekan Rock* paa c. 6° 01',5 S. 107° 52',5 E. en sort Fyrbaake, der skal vise hvidt Et-Blink hver 12^s, Blink 4^s, Mørke 8^s. Samtidig med at Fyret tændes, inddrages den 300 m N. for Grunden liggende sorte Lystønde.

1002. Sunda Øerne. Macassar Stræde. De Brill Bank. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 588. London 1936.)

De Brill Bank hvide, faste Fyr med Et-Blink paa c. 6° 05' S. 118° 54' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser. To-Formørkelser hver 30^s. Synsvidde: 13 Sm.

1003. Kina. Lam Yit S. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 51. Shanghai 1936.)

Dybden paa c. 25° 10' N. 119° 30' E., 0,7 Sm 302° fra Toppen af *South Yit*, rapporteres at være aftaget 0,61 m fra de Dybder, der er angivet i Kortet.

- 1004. Kina. Tsing-tao Havn. Inderhavnen. Undervandshindring findes ikke. Skær.**
(N. t. M. Nr. 50. Shanghai 1936.)
1. Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. 36° 05' N. 120° 18' E., c. 120 m 302½° fra *Ta-pao-tao Rock* Baake, findes ikke.
2. Et Skær med 0,9 m Vand ligger 97,5 m 327½° fra *Ta-pao-tao Rock* Baake.
- 1005. Kina. Ryujuun Ko. Mo-ju-gan (Lutin Rock). Baake genopført.**
(N. t. M. Nr. 58. Shanghai 1936.)
Mo-ju-gan (Lutin Rock) røde Pælebaake med Kegel paa c. 38° 47' N. 121° 16' E. er genopført.
(E. f. S. Nr. 52/3042 1935.)
- 1006. Kina. Gule Hav. Pi-tsu-wo (Hishika). Luftfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 585. London 1936.)
Paa 39° 24' 10" N. 122° 21' 52" E. er tændt et Luftfyr, der viser afvekslende blaat og hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 58 m. Synsvidde: 20 Sm. Tremmeværkstaarn.
I Kortene skal Navnet *Pi-tsu-wo* c. 1 Sm W. for Fyret rettes til *Hishika*.
- 1007. Sibirien. Tartary Stræde. Castris Bugt. Forbudt Omraade.**
(N. t. M. Nr. 607. London 1936.)
Det er forbudt at befare Omraadet W. for en Linie fra E.-Spidsen af *Kloster Kamp* paa c. 51° 26' N. 140° 53' E. i Retningen 359° til Kysten ved *Kastri Point*.
- 1008. Japan. Shimonoseki. Kaikyo. Omoji Iwa. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 566. London 1936.)
Omoji Iwa røde Fyr med Formørkelser paa c. 34° 00' N. 130° 49' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s. Synsvidde: 12 Sm.
- 1009. Australien NW.-Kyst. Cloates Hill. Fyr nedlægges.**
(N. t. M. Nr. 636. London 1936.)
Omkring den 25. Maj d. A. nedlægges *Cloates Hill* hvide Blinkfyr paa c. 22° 42' S. 113° 41' E. permanent.
- 1010. Australien NW.-Kyst. Frazer Islet. Fyr tændes.**
(N. t. M. Nr. 636. London 1936.)
Omkring den 25. Maj d. A. tændes paa Toppen af *Frazer Islet* paa c. 22° 38' S. 113° 39' E. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 7½^s. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 15 Sm. Rødt Tremmeværkstaarn. Fyret bliver ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1011. Nordostpassagen. Afmærkning og Fyrbelysning.**
(Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i Leningrad.)
I Løbet af 1936 vil der blive opført fire Fyrtaarne paa Ruten *Nordostpassagen*. Fyrene vil blive meget kraftige og faa en Synsvidde af 25 Sm.
Endvidere vil der paa Ruten blive udlagt 122 Lystønder og 59 andre Navigationsmærker vil blive rejst, hovedsagelig i den E.-lige Del af Søvejen.
Samtidig vil de nedre Løb af *Lena*, *Indugirkan* og andre N.-lige Floder blive afmærket med ialt 579 Tønder.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller
 Bogs Nr.

England:

- R 2066 Indian Ocean. — Anchorages in Comoro islands.
 R 1421 Plans in Portuguese East Africa.

Sverige:

- R Svensk Lots, del IV, Segelbara inlandsfarvattnen.

Norge:

- | | | | | |
|---|--------------|-----|------------------------|-------|
| T | Tillæg Nr. 1 | til | Den norske Løds, Hæfte | I. |
| T | — | 2 | — | II. |
| T | — | 1 | — | III. |
| T | — | 4 | — | IV. |
| T | — | 4 | — | VIII. |
| T | — | 2 | — | IX. |
| T | — | 2 | — | X. |

Tillæg.

I. Østersøen.

1012. Danmark. Gedser Rev Fyrskib genudlagt.

Den 23. d. M. eller snarest derefter udlægges det elektrisk drevne Fyrskib *Gedser Rev* atter paa Station paa c. 54° 27' N. 12° 11' E., og det midlertidig udlagte Fyrskib, der paa Siderne er paamalet »Reserve», inddrages samtidig.

Efter Skiftningen vil Karakterer m. m. for *Gedser Rev* Fyrskib atter være som før den midlertidige Inddragning, jfr. Fyrfortegnelsen.

(E. f. S. Nr. 5/269 1936. Fyr-Fort. Nr. 460.)

1013. Finland. Finske Bugt. E.-lige Del. Fyr atter tændt.

(Telegram fra Lødskontoret i Viipuri.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Seivästö c. 60° 11' N. 29° 02' E. *Narvi. Someri.*

(E. f. S. Nr. 7/401 1936.)

1014. Tyskland. Femern. Puttgarden Riff. Kabeltønde genudlagt.

(N. f. S. Nr. 14/1415. Berlin 1936.)

Kabeltønden paa c. 54° 31' N. 11° 13' E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 51/2959 1935.)

1015. Tyskland. Kielerfjord. Gabelsflach NE. Lystønde udlægges til Øvelsesbrug.

(N. f. S. Nr. 14/1416. Berlin 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid udlægges paa c. 54° 36',₂ N. 10° 35',₂ E. en rød- og sortstribet Lystønde med Ballon i Øvelsesøjemed. Fyrkarakteren er hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 12^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, Lys 6^s, Mørke 2^s.

Lystønden er Skibsfarten uvedkommende.

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

1016. (T). Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Tilsanding.

I Fortsættelse af E. f. S. Nr. 1/35 1936 meddeles, at Tilsandingen i *Assens Havns* nordre Bassin og i Indløbet til Havnen stadig fortsættes, saaledes at der for Tiden ikke kan paaregnes en Dybde af mere end 6 m i Stedet for de normale 7 m.

c. 55° 16' N. 9° 53' E.

(E. f. S. Nr. 1/35 1936. Kort Nr. 318 og 241. Danske Lods, Side 358. Havnelods, Side 28.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1017. (P). Danmark. Graadyb. Tønde udlægges. Fyrbaaker males.

1. Omkring den 20. April d. A. eller snarest derefter udlægges paa 55° 28' (35") N. 8° 24' (25") E., den tidligere Plads for Lystønden *Mejlsand*, i c. 5 m Vand en rød Spids-tønde mærket X.

2. Fundamenterne til de nyopførte Fyrbaaker *Fano Lo* paa c. 55° 27',₉ N. 8° 25',₀ E. og *Mejlsand* paa c. 55° 28',₆ N. 8° 24',₃ E. males røde.

(E. f. S. Nr. 6/339 1936. Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 100. Fyr-Fort. Nr. 12 og 29 A. Søm.-Fort. Side 16, Nr. 16.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' **C**ode

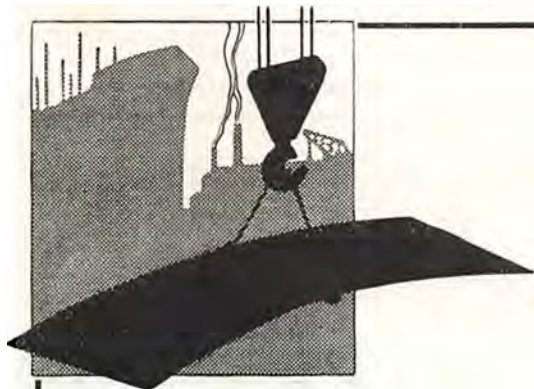
This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

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"

Stiftet 1899
Akkapital 10 Millioner Krøner

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLØR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

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

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
„MÆGLEREN“

SVENDBORG

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzen«

Telefon: 3
» 822

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

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

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 17

TORSDAG 23. APRIL 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

STILHED FØR STORMEN

Der synes at skulle blive en Standsning i den ellers saa hastige og faretruende Udvikling, indtil de franske Valg er overstaaet. Opmærksomheden er ikke længere saa stærkt henvendt paa Tyskland som paa Italien og Abessinien. Der drives uden Tvivl bag Kulisserne et spændende, farligt Spil, og Italien staar tilsyneladende i Øjeblikket stærkest. Hvordan Forholdene er indenfor Landets Grænser faar man dog intel at vide om. Krigen i Abessinien har allerede kostet enormt, og selv om man fra italiensk Side næppe vil indrømme, at Sanktionerne har virket yderst generende, er der ikke Tvivl om, at de paa mange Felter har gjort det. Men hele dette ulyksalige Sanktionsspørgsmaal er sikkert for sidste Gang fremme til Debat. Noget lignende forsøges ikke paany. Tyskland behøver ikke at frygte noget i den Retning. Spørgsmaalet er kun, til syvende og sidst, hvordan Englands Stilling bliver. Faar man tilsidst gjort England saa led og ked af dette uendelige Spil med Folkeforbundet, risikeres det, at England en skønne Dag deklarerer sin »splendid isolation«, og Spørgsmaalet bliver da, hvordan Frankrig og Bolschevikerne reagerer. Vi staar i Øjeblikket midt i et skæbnesvangert Spil, og Udgangen deraf kan der ikke spaas om.

OPLÆGNINGER OG FRAGTER

Saa vel i Sverige som i Norge synes man at Konjunkturerne, for saa vidt de belyses rent talmæssigt, i Oplægningsstatistik og Fragtindeks tegner sig all andet end lyse for Skibsfarten. Skibsoplægingerne stiger og Fragterne synker.

Svenska Handelsbankens Fragtindeks viser for Marts en Nedgang med 1 Enhed, till 107 Kroner og til 60 i Guld. Fragtniveauet er dermed sunket 10 Enheder siden December og ligger 3 Enheder under Oktobertallene med 7 Enheder højere end August- og Septembertallene.

Indfragterne er siden Februar i Gennemsnit uforandrede, mens Udfragterne er gaaet 3 Enheder ned, til 124. Indextal for Kul- og Kornfragter er de samme som før Februar, 78, respektive 100, mens Træfragtindekset er faldet 4 Enheder, til 121, og Papiromassefragterne 2 til 128.

Sveriges Redareförenings Rapport over Skibsoplæginger den 1. April viser en Forøgelse, selv om den er ret ubetydelig — Tonnagen er steget til 311,000 Tons d.w. fra 296,000 Tons 1. Marts. Dog er det mindre end de tre foregaaende Aar. De omfattede i April i Fjor 423,000 Tons, Aaret før 509,000 Tons og 556,000 Tons i 1933. Disse Tal er dog ikke afgørende, da Handelsflaaden stadig er blevet formindsket.

Skibsoplægingerne er ogsaa forøget i Norge saavel som i Danmark. De danske Oplæginger er naturligvis ikke nær saa store — heller ikke forholdsvis — som de norske, og de offentliggøres som bekendt ikke mere. Norges Rederforbund meddeler, at den 1. April var der oplagt 98 Skibe med 282,000 d.w. Tons mod 81 Skibe med 253,000 Tons den 1. Marts. Oplægingen er saaledes forøget med 29,000 Tons. De oplagte Skibe udgjorde 5.2 pCt. af den norske Handelsflaade i Udenrigsfart mod 4.7 pCt. en Maaned før.

Det maa haabes, at denne Tendens ikke fortsættes, men med den Uro, der er overalt i Verden, kan man ikke sige noget bestemt om, hvordan den nærmeste Fremtid vil forme sig.

DANMARKS HANDEL MED ITALIEN UNDER SANKTIONERNE

Folkeforbundets Statistik over Sanktionernes Virkning paa Italiens Udenrigshandel viser, at Værdien af Danmarks Indførsel fra Italien i November, December samt Januar 1936 har udgjort henholdsvis: 141,800, 53,300 og 27,900 Gulddollars mod 137,600, 100,600 og 96,600 Gulddollars i de samme Maaneder i det foregaaende Aar. Danmarks Eksport til Italien har udgjort 36,400, 31,100 og 12,000 Gulddollars for November, December og Januar mod 162,400, 123,400 og 55,000 Gulddollars det foregaaende Aar.

Norges Indførsel fra Italien i November og December 1935 samt Januar 1936 har udgjort: 183,700, 64,100 og 32,000 Gulddollars mod 187,400, 140,000 og 192,100 Gulddollars i det foregaaende Aar. Eksporten til Italien udgjorde 59,800, 35,600 og 102,200 Gulddollars i November, December og Januar mod henholdsvis 220,300, 158,800 og 173,700 Gulddollars i det foregaaende Aar.

For en Ordens Skyld henstiller vi til Norges Handels og Sjøfartstidende at se lidt nærmere paa de danske Tal. Danmark har i nøjagtig samme Udstrækning som Norge overholdt sine Folkeforbundsforpligtelser, og der kan ikke, som Bladet gør, rettes nogen Bebrejdelse mod Danmark fordi Island har drevet en udstrakt Handel med Italien. Det er ikke noget, der vedrører Danmark.

SOVJET OG TRÆLASTFARTEN

Sovjet har i den senere Tid sat flere af sine egne Skibe ind i Farten med Anthracitkul fra Sortehavet til U.S.A., og det er klart, at dette er gjort for at undgaa de fastsatte Minimumsrater. Sovjet-Skibene har saa igen været sluttet med Scrap-iron tilbage fra U.S.A. til U.K., blandt andet fra Boston til 12sh. 6d. for Maj. Andre af disse Skibe er sluttet fra Cuba for Sukker til U.K. til 13sh. 9d.

Der skal være sluttet gennemsnitlig fire Skibe pr. Maaned i Anthracitfarten til U.S.A., men om den russiske Konkurrence vil øges, vides ikke. Saa meget kan dog siges, at Russerne er meget skarpe i deres Udtalelser om Minimumsfragterne, og man kan mærke, at de gerne vil vise, at de selv kan nu.

SKIBSBYGNINGSTALLENE

De Tal over Verdensskibsbygningen, som ogsaa vi bragte i sidste Nummer af Bladet, har naturligvis vakt Opmærksomhed og Diskussion rundt om i Verden. I England er man saaledes meget utilfreds med at de engelske Værfter faar saa faa Ordre. Der er egentlig kun Tale om Bygning af Skibe til Storbritannien og saa i enkelte Tilfælde til Grækenland og Sovjetrusland. For Sovjets Vedkommende var det saadan, at man kan regne med at de hellere i Dag end i Morgen vil frigøre sig, og Grækerne er ivrigere efter at faa bygget i Tyskland, fordi de saa derved kan faa noget

af deres Tilgodehavende, der er frosset inde der, betalt. Det er selvfølgelig især for England vanskelige Tider,

og Skibsbygningens Mænd gør sig ved adskillige Løjligheder til Talsmænd for drastiske Forholdsregler.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Den største Begivenhed paa Fragtmarkedet i den forløbne Uge var den Forandring, som The Tramp Shipping Committee i London foretog i Minimalrateskemaerne for Kul og Koks fra England til St. Lawrence og for Korn fra St. Lawrence til UK/Cont., samt Inddragelsen af Minimalrateskemaet for Kul og Koks fra UK./Continent og russiske Sortehavshavne til Northern Range/St. John og Halifax.

Som gentagne Gange nævnt i disse Spalter, har det været næsten umuligt at opdrive en Ladning Kul fra England til St. Lawrence til Minimalraterne. Som Grund hertil angives, at engelske Kuleksportører ikke kunde konkurrere med Amerikanerne paa Basis af de af Tramp Shipping Committee indførte Minimalrater. Der blev derfor fra Befragterside gjort krampagtige Forsøg paa at faa Tonnage til under Minimalrater, og da forskellige, hovedsagelig græske Redere gentagne Gange sluttede til under Minimalraten, har The Tramp Shipping Committee taget Konsekvensen heraf og reduceret Raten med 9d. per Ton. Til Gengæld er Raten i den hjemgaaende Fart sat 3d. pr. Qr. i Vejret, saa i det store og hele skulde Resultatet af en saadan Rundrejse blive det samme, og alt i alt vil det derfor utvivlsomt være til Gavn for Skibsfarten, idet det vil blive lettere at faa Last med over til St. Lawrence.

Hvad endelig angaar Minimalrateskemaet for Kul og Koks fra England/de nordlige Continent-Havne og russisk Sortehav til Northern Range og St. John/Halifax, saa er dette vel nok det af de forskellige Minimalrateskemaer, som har været svagest underbygget, og Overtrædelserne har været legio. Ogsaa for dette Skemas Vedkommende er det naturligvis græske og andre sydeuropæiske Redere, der har ført an i Overtrædelser af Skemaet, og for de loyale Redere vil det derfor være en Lettelse, at det bliver ophævet, saa de ogsaa kan konkurrere om Lasterne.

Om Forholdene paa Fragtmarkedet er der iøvrigt ikke store Nyheder at berette. Den første Baad ankom til St. Lawrence 13. April, hvilket er den hidtil tidligste Ankomst. En lang Række Baade er sluttet for fow. og senere Lastning, men man venter, at der vil blive livlig Efterspørgsel efter yderligere Tonnage, hvilket jo skulde indvirke gunstigt paa Forholdene paa Northern Range og Vestindia-Markedet, men hvad de enkelte Markeder angaar henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Flere Baade blev sluttede i Dagene førend d. 16. April, da de nye Minimalrater blev offentliggjorte. Senere har Markedet været stille, men man venter, at Eksportørerne meget snart vil vænne sig til de nye Fragter, der skal betales.

Fra Northern Range er det som sædvanlig Scrapjærnsforretningerne, der spiller første Violin. Der har fundet en Stramning Sted i Raterne, f. Eks. noteres der nu 14/— for 6000 Ts. fra 2 Lastehavne US. Atlantic til 1 Havn UK. Scrap til Østen ligger omkring 14/6 fio. fra Golfen, 6d. mindre for Northern Range Lastning.

Fra Golfen er der foruden Scrap forskellige Bomuldsorderer til saavel Europa som Østen. Raten ligger for begge Destinationers Vedkommende omkring 5³/₄ Cents fio. Basis.

Sukkermarkedet fra Vestindien til Europa har ogsaa nydt godt af den livligere Efterspørgsel fra St. Lawrence, og en tidlig 8000 Tonner fik den gode Rate

af 15/— til p.p. UK./Cont., senere er 7000 Tonner, medio Maj, sluttet til 14/—, og dansk 4500 Tonner, ult. April har faaet 18/6d. for Bordeaux direkte.

River Plate. Der sluttedes flere Baade paa Certe-partibasis til Minimalraterne. Markedet har i det hele taget et mere lovende Udseende, idet der cirkulerer forskellige Ordre til europæiske Destinationer for tidlig Lastning, ligesom der er forskellige tentative Noteringer til saavel Montreal/Pacific og Østen.

Vestkysten af Sydamerika. Nitrate Befragterne er kun aabne for Tonnage til Staterne til omkring \$4:— . Iøvrigt noteres Sukker fra Peru til UK./Cont. til 17/6d.

Nordpacific. Vancouver, som de sidste Par Aar har optraadt som en alvorlig Konkurrent til de forskellige Kornudskibningspladser paa St. Lawrence, synes i Aar ikke at kunne være med i Konkurrencen. De forskellige Partier, der sluttes, gaar til de regulære Linier til omkring 18/—. Eksportørerne viser slet ingen Interesse for hele Ladninger.

Paa fio. Basis til Europa ligger Raten omkring 18/6d. à 19/—, men Efterspørgslen er begrænset. Til Østen og Australien derimod er Markedet særdeles aktivt og Rateniveauet fuldtud opretholdt. For specielt gode Lumbercarrier kan der opnaas omkring 23/6d. paa 100 Balefod til Kina, 21/6d. til Japan og omkring 20/— til Australien. Nordpacific/Sydafrika har sluttet 490.000 Cbft. Diesel til £9250 fio., hvilket kan gøres.

Østen/Indien. Der er stadig kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Soyabønner, men det meddeles, at Forretning kan gøres paa Basis af 23/6d. maaske 24/— til Rotterdam eller Hamburg.

Ris fra Saigon viser kun begrænset Interesse for Tonnage. Det er anlagelig den latente Uro om Francens Devaluering, der er Skyld heri. Sidste Slutning var 24/6d. for Maj Lastning til Bordeaux/Dunkirk range, hvilket kan gøres. Saigon/Cuba og Vestindien, indtil 8 Lossepladser noterer 27/6d. for saavel April- som Majtonnage. Indo-Kina sluttede 7500 Tonner til 21/— via Cape til Frankrig og 9000 Tonner til 18/— for Maj/Juni Lastning til St. Lawrence.

Rangoon er aaben for Ris Tonnage til Portugal 23/9d. og til Gdynia til 25/—. For 6000 Ts. Rangoon/Cuba indikeres 28/—.

Fra Madras Kysten sluttedes 6700 Tonner til 25/— for April Lastning til UK./Cont., hvilket kan gøres. Bombay-Siden er aaben for Tonnage til 22/— til UK./Cont.

Australien. Siden vor sidste Beretning er der sluttet 5 Baade paa Basis af Minimalraterne til UK./Cont., for April til tidlig Juni Lastning. Enkelte Baade ligger og venter paa Last, men andre Skibe, der blev disponible i disse Farvande, har foretrukket fremfor at vente paa en problematisk Kornlast at tage Ore enten fra Whyalla, der igen har sluttet til 8/6d. til Japan, eller fra Ny Kaledonien til New York/Baltimore, der har faaet Tonnage til 26/—. Eksportørerne er villige til at tage yderligere Korntonnage, hvis de kan sælge samtidigt.

Sydafrika. For Maj er der kun Interesse for Tonnage fra Kilindini, der noterer 16/6d. for 6000 Tons til UK./Cont. — Durban kan tage 8000 Tonner for Erts til Rotterdam eller Antwerp til 14/6d. maaske 15/—, Juli Lastning.

Europa. Fra Continentet sluttes stadig Kul til Vestitalien til 5/3d. à 5/6d. Wales/Port Said 6/—. Hjem-

gaaende fra Middelhavet skal til Belysning af Stillingen kun nævnes, Huelva/Rotterdam 6/4¹/₂d. paa Tinto Terms, Melille/Rotterdam 5/3d., Alexandria/Hull, 480.000 Cbft. bale Baad til 8/—.

Fra Sortehavet har Russerne faaet Kultonnage til Stalterne til 11/1¹/₂d.

Kul og Koks fra England til Danmark betaler 3/6d. til 4/6d. efter Størrelse og Ekspedition.

Der sluttes stadig en Del Skibe i Trælastfarten paa Basis af Minimalraterne, og det almindelige Indtryk

synes nu nærmest at være, at det i Løbet af Sommeren vil lykkes at faa disse Raler noget op.

Timecharter. I Vestindia Markedet har der været noget mere Liv. 4000 Tonner sluttes for 1¹/₂ Rundtur, Levering Vestindien, Tilbagelevering USNH. til \$1.10, 3500 Tonner fik \$1:— for Rundtur, Levering og Tilbagelevering USNH.

For stor Dieseltonnage cirkulerer forskellige Ordre til omkring 3/9d. Levering og Tilbagelevering USNH.

MEDDELELSER FRA DANSK

Skovbruget og Træindustrien i Sovjetunionen

I Betragtning af at Skovbruget er en af de vigtigste Erhvervsgrøene i U. S. S. R. har man indenfor de ledende Kredse i Unionen i de senere Aar beskæftiget sig særdeles indgaaende med dette Spørgsmaal. Dette er saa meget mere forstaaeligt, som Tømmer og Tømmerproduktionen spiller en meget væsentlig Rolle i den sovjetrussiske Udenrigshandels Balance, idet den udgør 15—20 pCt. af den samlede Udførsel, og er mere betydende end Udførslen af Nafta, Pelsværk og Korn. Endvidere er Tømmeret paa det nøjeste forbundet med Opbygningen og Udviklingen af hele Unionens Erhvervsliv, som Aar for Aar kræver større Mængder af Tømmer.

Sammenligner man imidlertid Udviklingen af Tømmerindustrien og Udviklingen af de andre Grøene af Sovjetunionens Erhvervsliv, viser det sig, at Tømmerindustrien staar ikke saa lidt tilbage. Siden 1930 er Tømmerleveringerne ikke støget, og Savværksindustrien udviser kun minimal Fremgang, som ikke har staaet i Forhold til den planlagte Udvikling. Dette Forhold er da ogsaa blevet stærkt kritiseret paa Raadsmøderne i 1935 og i indværende Aar af Molotof, men til Trods for alle Anstrengelser hører Tømmerindustrien stadig til et af Sovjetindustriens Smertensbørn.

Den overvejende Del af Unionens Tømmerdistrikter findes som bekendt i de svagt befolkede nordlige Egne, og man kan sige, at Sovjetruslands Skovarealer staar i omvendt Forhold til Befolkningstætheden. Dette i Forbindelse med de daarlige Transportforhold og fremfor alt det svagt udviklede Jernbanenet medfører, at de enorme Tømmermængder, som medgaar til de indenlandske Opbygningsarbejder, der ikke kan fremskaffes fra de Steder, hvor det forekommer i Overflod og ofte raadner bort, maa tages fra de Pladser, hvor det hurtigt og med mindst Forbrug af Kapital og Arbejde fremskaffes. Denne Udnyttelse af de mere tilgængelige Skovdistrikter medfører, at den gennemsnitlige Transportafstand Aar for Aar forlænges. For Jernbanetransporten var den gennemsnitlige Transportafstand fra Skovningsstedet til Forbrugsstedet i 1913 saaledes 500 km, i 1932 680 km og i 1937 har man anslaaet den til at blive 850 km.

Med Hensyn til Udførslen af Tømmer har der været visse Fremskridt, men disse er dog i det væsentlige opnaaet paa Bekostning af den indenlandske Forsyning med Tømmer, og den lader sig ogsaa som Følge af forskellige transporttekniske Grunde lettere gennemføre.

De vidtforenede Vandløb og Kanaler, som gennemstrømmer Skovdistrikterne mod Nord og Nordvest er særdeles anvendelige til Borttransport af de mægtige Tømmerforraad i disse Egne til de vesteuropæiske Markeder. Til dette Formaal tjener ogsaa de moderne, store Savværker ved Arkangelsk, som næsten udelukkende er indstillet paa Udførsel af skaaret Tømmer. Disse Anlæg er da ogsaa bedre udrustet med Arbejdskraft, Levnedsmidler etc. end de Værker, som arbejder for det indenlandske Marked.

Træudførslen fra USSR fremgaar af følgende Tabel, som er udarbejdet paa Grundlag af den officielle sovjetrussiske Statistik:

	1930	1931	1935
	1000 Mil. Tons Rbl.	1000 Mil. Tons Rbl.	1000 Mil. Tons Rbl.
Uforarbejdet Træ (overv. Cellulosestræ og Props)	4207 63.4	3020 32.4	3322 23.6
Halvfabrikata (Sveller, Bjælker, Tøndestaver . . .)	419 14.3	240 6.8	236 3.7
Skaaret Tømm. (Brædd.)	2712 84.4	2762 67.5	3000 47.5
Finér	54 7.6	61 7.0	127 7.1

Som det fremgaar af Tabellen, har Udførslen fra USSR kvantitativt været temmelig stabil, og selv i Kriseaaret 1932 paavirkedes Udførslen ikke i samme Grad som i de konkurrerende Lande. Selve Strukturen af Udførslen har heller ikke varieret i nogen væsentlig Grad i de senere Aar, men værdimæssigt er der siden Prisfaldet i Aaret 1932 indtraadt en Nedgang. Man skal her endnu

DAMPSKIBSREDERIFORENING

en Gang bemærke, at Tømmer er en af de vigtigste Poster paa Listen over Sovjetunionens Udførselsprodukter, idet det i 1933 udgjorde 15 pCt., i 1934 20 pCt. og i 1935 ca. 25 pCt. af Totaludførselsværdien. Man ser heraf, at foruden Tømmereksporthens Betydning for USSR er ogsaa hele Sovjetunionens Handelsbalance i stigende Grad afhængig af Tømmermarkedet i Aftagerlandene og først og fremmest i England.

(Fortsættes).

SPANSKE HAVNE

Huelva Havn.

Huelva er beliggende ved Odielfloden ca. 20 km fra Havel, og er en udpræget Mineral-Havn, baseret paa Eksporten af de forskellige Sorter Malm fra de betydelige Miner i Byens Opland.

Vandstanden i Havnen er ved Lavvande 21' ved Bojerne, 22' ved Rio Tinto Selskabets Kaj, 24' ved Nordkajen og 25' ved Tharsis Selskabets Kaj. Nordkajen, som tilhører Havneseelskabet, er 250 Meter lang, Tharsiskajen 150 Meter, og Rio Tinto Kajen 270 Meter; disse tre Kajer anvendes for Lastning af Mineral. Havneseelskabet har desuden endnu en Kaj, Sydkajen, hvor Stykgodsdamperne som Regel lægger til.

Lods. Anvendelsen af Lods er obligatorisk. Lodsens kommer ombord i Skibene udenfor den Barre, som findes ved Flodmundingen. Lodstjenesten betales efter følgende Tarif:

for Skibe maalende tons	Fra Soen til Huelva eller omvendt Pts.	For at gaa til eller fra Kaj eller Skiftning Pts.
9— 50	30	15
51— 100	40	20
101— 200	45	23
201— 300	50	25
301— 400	55	28
401— 500	60	30
2001—2100	136	68
2101—2200	137	69
2201—2300	138	69
2301—2400	139	70
2401—2500	140	70
2501—2600	175	88
3401—3500	222	111
3501—3600	225	113
3601—3700	228	114
3701—3800	231	116
3801—3900	234	117
3901—4000	237	119

For Skibe paa over 4000 Tons forhøjes Taksterne med henholdsvis Pts. 3,— og Pts. 1,50 for hver overskydende 100 Tons eller Del deraf. Sejlskibe betaler 25 pCt. ekstra. Lodstjeneste om Natten, d. v. s. fra 1 Time efter Solnedgang til 1 Time før Solopgang beregnes dobbelt.

Trosseføring iland koster for Skibe paa indtil 1000 T. Pts. 40,—, fra 1001 til 2000 T. Pts. 50,—, fra 2001 til 5000 T. Pts. 70,—, for Skibe paa 5001 T. og opefter Pts. 80,—. Om Natten, d. v. s. fra en halv Time efter Solnedgang til en halv Time før Solopgang beregnes 50 pCt. ekstra.

Reparationer. Skibsværfter eller Tørdokke findes ikke ved Huelva, og nærmeste Havn for større Reparationer er Cadiz. Der findes dog flere mindre Reparationsværksteder.

Slæbebaade findes, som arbejder efter fast Tarif.

Drikkevand fra Vandbaad koster for indtil 25 Tons Pts. 5,— pr. Ton, og for yderligere Kwanta Pts. 4,— pr. Ton.

Kraner etc. Ved Stykgodskajen findes elektriske Kraner, som koster Pts. 18,— pr. Time. Ved Nordkajen bringes Malmen ombord ved Hjælp af en 4 Tons Kran og Lastekasser, ved Tharsiskajen ved Hjælp af en 15 Tons Kran som løfter og tømmer Jernbanevognene, og ved Rio Tinto Kajen ved Bæltetransport. I Havnen findes desuden en Flydekran paa 80 Tons.

(Fortsættes).

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbning i Nakskov

Paa Nakskov Skibsværft var der i Torsdags Stabelafløbning. D. F. D. S.s nye Motorpassagerskib til Aalborg-ruten blev sat i Vandet. Stabelafløbningen overværedes af en stor Kreds af indbudte.

Amtmandinde *Berner*, Aalborg, døbte Skibet »Aalborg-hus«.

Skibet er 270 Fod langt, godt 42 Fod bredt og forsynet med en Motor fra B. & W. paa 3600 H. K. Farten skal blive 17½ Kvartmil pr. Time. Der bliver Plads til ca. 800 Passagerer om Bord, deraf 282 i Køjekamrene. Der er store Saloner for 1. og 2. Klasse og derunder to store Opholdssaloner for 3. Kl. Skibet indrettes til Transport af Biler.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's* Værft paa Refshaleøen foretoges i Lørdags en vellykket Prøvetur med Trælast-Dampskibet »Mossoviet«, Værftets Byggenummer 619, bygget for Regning Unionen af de socialistiske Sovjet-Republikker.

Skibet er bygget til U.d.S.S.R.s Registers højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 98 m × 14,6 m × 7,15 m, og Bæreevnen er ca. 4000 ts. d.w.

Skibet er forsynet med en Hoveddampmaskine (tre-gangs) og med cylindriske Kedler. Maskineriet udvikler normalt ca. 1500 IHK, og giver Skibet en Fart af 10½ Knob. Skibet er bygget til Sejlads i Isfarvande og er derfor særlig forstærket.

Endvidere er der ogsaa i Apteringen taget nøje Hensyn til Ophold i arktisk Klima. Besætningen, der består af 42 Mand, har rummelige Tomands-Kamre, ligesom Klubrum, Messer etc. er i moderne Udførelse med alle Indretninger for lange Rejser i de nævnte Farvande.

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

har udsendt sin Aarsberetning for 1935, hvoraf det fremgaar, at Foreningen nu har passeret sit 35. Virkeaar, der har været bedre end forventet.

Foreningens nordiske Fællesmøde afholdtes 5. Juni i Oslo, og her var mødt Repræsentanter for Danmark, Norge og Sverige. Paa Mødet mindedes Direktør A. O. *Andersen*, og Aarsberetning og Regnskab vedtoges enstemmigt. Forholdene ved de forskellige Hjem blev indgaaende drøftet, og der er Tale om et nyt Hjem i Bordeaux. Til næste Aars Mødested valgtes Stockholm.

De store Broprojekter

Efter et Møde i Trafikministeriet vil de tre danske Ingeniørfirmaers Kæmpeprojekt til Broen over Øresund og Storebælt samt Bilveje gennem Landet ret hurtig blive forelagt i et samlet Ministermøde, hvor der skal tages Bestemmelse om, hvorvidt og hvorledes der eventuelt skal arbejdes videre med Detaillerne i den store Plan.

Skoleskibet »Georg Stage«

gik Torsdag med 70 Elever om Bord ud paa sit aarlige Togt, der slutter i August Maaned.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Marts Maaned 1936

Antal	Antal	N. R. T.
Danske	1,047	315,228
Svenske	260	61,959
Norske	14	12,071
Tyske	93	20,450
Engelske	21	22,747
Franske	—	—
Finske	26	24,315
Russiske	1	54
Hollandske	31	15,007
Belgiske	—	—
Letlandske	1	1,305
Estlandske	1	810
Islandske	2	1,832
Amerikanske	8	25,013
Japanske	—	—
Polske	3	24,504
Danzigske	1	938
Ialt....	1,509	526,233

Dampskibsselskabet af 1912

Dampskibsselskabet af 1912 afholdt i Lørdags ordentlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører *Stein*. Den korresponderende Reder, Skibsreder A. P. *Møller*, aflagde Beretning og Regnskab for det forløbne Aar og udtalte bl. a.:

Østersøllaaden har været holdt i normal Drift, men den skarpe Konkurrence fra nye Nationer vedvarer stadig, ligesom de øgede Udgifter og stigende Krav under dansk Flag bevirker, at Resultatet i denne Fart kun er beskedent.

For de andre Grene af Selskabets Virksomhed har Forholdene været noget bedre; det samlede Resultat af Virksomheden er tilfredsstillende.

Ledelsen er stadig bestræbt paa at finde nye Veje til Afhjælp af dem, der efterhaanden vanskeliggøres for dansk Skibsfart.

De Lande, der driver Søfart som et naturligt og selvhjulpent Erhverv, lider stadig under den unaturlige Konkurrence fra statssubventionerede Handelsflaader. Desværre er nu ogsaa Storbritannien slaaet ind paa dette System og har dermed forladt sine glimrende Traditioner. Jeg tror ikke paa, at dette i det lange Løb vil blive til Gavn for britisk Skibsfart, og det er at haabe, at Storbritannien snart vil vende tilbage til den Række af Nationer, der holder paa Selvhjulpethed. Lønninger o. lign. er ikke højere under britisk Flag end under dansk eller andre skandinaviske Flag, hvor man, trods alt, klarer sig uden Statsstøtte. Efter mit Syn bør Danmark ikke forlade Selvhjulpethedens Princip.

For dansk Økonomi og Landets Valuta er vore Virksomheder en Faktor af voksende Værdi.

Aarets Overskud, 1,924,062 Kr., fordeles saaledes: 15 pCt. Udlytte til Aktionærerne 600,000 Kr., Honorar til de Kommitterede 5,000 Kr., Amortisations-, Reserve- og Fornyelsesfond 600,000 Kr., Overførsel i ny Regning 719,062 Kr.

Generalforsamlingen gav enstemmig Decharge for Regnskab og genvælgte Skibsreder *Robbert* som Kommitteret.

Isfri Nova Scotia-Havne

Sydney og North Sydney, Nova Scotia er isfri, og Besejlingen paa disse Havne er nu aabnet.

Haagreglerne vedtaget af U.S.A.

Den amerikanske Kongres har omsider veltaget Loven om Haagreglerne, og den økonomiske Presse haaber, at det maa være Signalet til Fremgang med Sagen i andre Lande, da det er egnet til at lette Samhandelen, at man faar ensartet Bestemmelse i Certeparthierne.

Engelsk Rederi vil starte Flyverute

Et engelsk Rederi, *Orient Steam Navigation Co.*, agter at udvide Virksomheden til ogsaa at omfatte Flyverute og søger i den Anledning Selskabets Statuter ændret.

Nyt Radioanlæg

Som bekendt er der udtalt Ønsket om, at Blaavand bør have en ny Radio, men efter Forlydende er Undersøgelserne med Hensyn til, hvor Stationen bedst kan ligge, paa Overvejelsens Stadium, og der er Tale om, at Stationen maaske bliver paa Fanø.

Fanø Navigationsskole

indstillede i April til Skigsførereksamen 11, hvoraf 9 bestod. Til Styrmandseksamen indstilledes 11, der alle bestod. Til Radioekspedientprøven indstilledes 7, der alle bestod.

Stigende dansk Eksport til Newfoundland

Den danske Eksport til Newfoundland har i de seneste Aar været i Fremgang. I Finansaaret 1934—35 androg den, efter hvad der oplyses i en Gesandtskabsindberetning fra Montreal, 165,638 Dollars mod 118,434 Dollars i 1933—34 og 106,000 Dollars i 1932—33. Newfoundlands Import fra Danmark bestod i 1934—35 væsentligst af Olier, Skibe, Fedt og Fedtstoffer samt Smør og Smørfarve. Eksporten fra Newfoundland til Danmark havde i 1934—35 en Værdi af 96,608 Dollars.

Handelsoverenskomsten med England

Der er Udsigt til, at Forhandlingerne mellem England og Danmark om en foreløbig Handelsoverenskomst, gældende fra 20. Juni, naar den nugældende Overenskomst udløber, vil blive paabegyndt den 10. eller 11. Maj. Antagelig vil Drøftelserne finde Sted i London, og det er sandsynligt, at der rejser en dansk Forhandlingsdelegation til England.

Danmarks Skibsliste 1936

Fortegnelsen over dansk Krigs- og Handelsskibe med Kendingssignaler, Danmarks Skibsliste, der udgives af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, er nu udkommet. Registret, der forhandles fra det kongelige Søkortarkiv til en Pris af 7 Kr., er meget fyldig.

Forholdsregler mod Smugling paa Kuba

Ved Dekret Nr. 565 af 6. Februar er der paa Kuba truffet følgende Bestemmelser: Flyvemaskiner, Skibe, Au-

tomobiler og aabne Transportmidler, som benyttes til Transport af Vaaben, Ammunition eller Sprængstof, uden speciel Tilladelse eller som benyttes til at smugle Varer eller Personer ind eller ud fra Kuba, vil blive konfiskeret sammen med Lasten, naar de befinder sig paa Kubas Territorium eller i kubansk Farvand, naar det kan bevises, at Ejeren eller Besidderen har Kendskab til Arten af den transporterede Last. Ansvarlige Personer udsættes for samme Straf.

Sommertid i Holland

I Følge Bekendtgørelse i »Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlande« skal Sommertid i Aar gælde i Holland fra og med 15. Maj til 5. Oktober.

PERSONALIA

Fødselsdage

Den 25. April fylder tidligere Fører i D. F. D. S. Kaptajn *Alfred Harder*, 80 Aar. Kaptajn Harder forlod Søen 1920, men er stadig rask og rørig.

Tidligere Fører i Store Nordiske Telegraf-Selskab, Kaptajn *Severin Møller*, fylder den 3. Maj 70 Aar. Kaptajn Sevr. Møller forlod Søen 1930.

Den 4. Maj fylder Kaptajn *P. H. Brinck* 50 Aar. Kaptajn Brinck er Fører af S/S »Knut« tilhørende Dampskibsselskabet »Progress«.

Skibsmægler, Konsul *Aage Thejll*, Svendborg, fyldte 20. April 50 Aar. Konsul Thejll, hvis Fader var Dampskibsskspeditør i Stege, fik sin Uddannelse i Branchen i Ind- og Udland; i 1911 kom han til det gamle Firma E. W. v. d. Hude & Søn i Svendborg, hvis daværende Indehaver L. W. v. d. Hude vaor hans Onkel. Ved Konsul Hudes Død i 1914 overtog Aage Thejll det gamle Firma, idet han fik Bestalling som edsvoren Skibsmægler, og samme Aar udnævntes han til tysk Konsul.

Direktør for Frederikshavn Skibsværft *Fr. Thomsen* fyldte 22. April 50 Aar. Direktør Thomsen er oprindelig Marineingeniør og har siden haft Ansættelse ved Nakskov og Aalborgs Værfter, og kom for 10 Aar siden til Frederikshavn.

Udnævnelse

Tidligere Fører i D/S »Norden«, Kaptajn *P. Linnert* har overtaget Stillingen som Skibsinpektør i D/S »Norden«.

Dødsfald

Kaptajn *L. O. Barentzen* i A. P. Møllers Rederi er død, 46 Aar gammel, kort efter at være vendt hjem fra Filipinerne.

Kaptajn Barentzen, der var født i Dragør, fik sin Uddannelse i forskellige Sejl- og Dampskibe, og for 22 Aar siden indtraadte han i den A. P. Møllerske Rederivirksomhed, hvor han hurtigt, paa Grund af sin store Dygtighed, avancerede, og kun 31 Aar gammel blev han udnævnt til Fører. I de sidste 4 Aar førte han det store Fragt-Motor-skib »Anna Mærsk«.

Maskinmester *C. F. V. Nielsen*, Nordby paa Fanø, er afgaaet ved Døden, 70 Aar gammel.

Maskinassistent *Ejner Carl Svarrer*, Nordby paa Fanø, er afgaaet ved Døden i Esbjerg.

Tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn *A. H. Swan*, er afgaaet ved Døden, 75 Aar gammel. Kaptajn Swan var i sin Tid Fører af »Cimbria«.

Skibsmægler *A. J. Holm*, Frederikssund, er død, 63 Aar gammel.

Skibsmægler Holm var oprindelig Skibsfører i forskellige københavnske Dampskibsselskaber, bl. a. i en Aarrække i D.F.D.S., men gik ved Krigens Slutning i Land og tog Skibsmæglereksamen med Udmærkelse, hvorefter han fik Bestalling i København, og bl. a. i nogle Aar var ansat i Firmaet Suenson & Jespersen. I 1924 fik Skibsmægler Holm Bestalling i Frederikssund, hvor han var afholdt af alle, han kom i Berøring med.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdale«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

A/S Det Danske Kulkompagni.

A/S »Motortramp«, Stensved.

Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phønix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugser-selskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 21. APRIL 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

s.s. *Aalborg*, ank. Danzig 18.4.

s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Hamburg 18.3. til Østafrika.

s.s. *Aase*, afg. Bordeaux 8.4. til Haugesund.

m.t. *Aase Mærsk*, pass. Port Said 9.4.

m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aarhus til Kbhvn. 18.4. hjg.

s.s. *Agnete*, pass. Helsingør 11.4.

s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Norfolk 7.4.

s.s. *Alabama*, afg. Newcastle 19.3.

m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.

s.s. *Alfa*, afg. Casablanca 11.4.

s.s. *Algarve*, i Fart paa Middelhavet.

s.s. *Alice*, pass. Ushant 7.4.

m.s. *Almena*, ank. Hull 13.4.

m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Gibraltar p. R. t. London 19.4. hjg.

s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Methil 15.4. til Eggesund, pass. Kbhvn. 19.4.

s.s. *Amalienborg*, oplagt Aalborg.

m.s. *Amerika*, Borch, pass. Panama Kanalen p. R. t. Los Angeles 10.4. udg.

m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Falmouth 10.4.

s.s. *Anna*, ank. Helsingør 26.3.

m.s. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 1.4.

m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Singapore 21.4. hjg.

s.s. *Anne*, pass. Ushant 6.4.

s.s. *Argentina*, ank. Buenos Ayres 11.4.

m.s. *Arizona*, ank. Kambo 12.4.

s.s. *Arnold*, ank. Aalborg 23.2.

m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Panama 8.4. p. R. t. Powell River.

m.s. *Asia*, Hansen, afg. Pukow til Yokohama 20.4. udg.

s.s. *Asko*, Langlykke, ank. Nykøbing S. 20.4.

s.s. *Astaug*, i Valencia Rd. 6.4.

m.s. *Asnæs*, Ankensen, pass. Holtenu 10.4.

m.s. *Astoria*, Jensen, afg. San Pedro 17.4.

m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Haifa til Rotterdam 20.4. hjg.

B

s.s. *Beira*, i Kbhvn.

s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. 4. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,20
NEWYORK.....	454,50	AMSTERDAM.....	308,20
BERLIN.....	182,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,85	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	148,00	PRAG.....	18,95
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,95

s.s. *Benedikt*, afg. Nykøbing F. 17.4.
 m.l. *Bente Mærsk*, ank. Coryton 12.4.
 s.s. *Bergenhus*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Bes*, pass. Donnet Hd. 8.4.
 s.s. *Betty*, afg. Douala 6.4.
 s.s. *Betty Mærsk*, pass. Gibraltar 11.4.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Randers 19.4.
 s.s. *Birgitte*, afg. Alexandria 9.4. til Barcelona.
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Charleston 13.4. til Tampa.
 s.s. *Bodil*, ank. Kbhvn. 11.4.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, oplagt i Esbjerg.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo for Djibouti 21.4. hjg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Hamburg 15.4.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 17.4. til Seaham Harbour.
 s.s. *Brazilien*, afg. Gøteborg 11.4.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Burntisland 16.4.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 19.4.
 s.s. *Britta*, pass. Gibraltar 12.4.
 s.s. *Broholm*, i Kbhvn.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. New York 18.4.
 s.s. *Brynhild*, i Ruten Vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, afg. Kbhvn. 9.4.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. San Francisco 16.4. hjg.
 s.s. *Carmen*, pass. Finislerre 11.4.
 m.l. *Caroline Mærsk*, ank. Falmouth 13.4.
 s.s. *Charkow*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Stugsund 21.4. udg.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Hongkong 13.4.
 m.s. *Chr. Holm*, afg. Aruba 21.4. til Hamburg.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Southampton 14.4.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Rotterdam 17.4.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Methil 20.1.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Sevilla.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Dakar 19.4.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Hull 12.4.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Gibraltar 13.4.

D

s.s. *Dagmar*, afg. Kbhvn. 18.4.
 s.s. *Dagmar*, ank. Valencia 12.4.
 m.s. *Danmark*, forv. ank. Aruba 1.5.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hamburg til Dunkirk 20.4. udg.
 s.s. *Delaware*, afg. New York 4.4.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Boston 13.4.
 s.s. *Douro*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 m.s. *Dronning Alexandra*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Tunis 13.4.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, ank. Helsingør 6.3.
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Le Havre 12.3.
 s.s. *Egholm*, ank. Danzig 14.4.
 s.s. *Elic*, Lisberg, ank. Lissabon 14.4.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Lissabon 11.4.
 s.s. *Ella*, i Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, afg. Lisbon 20.4.
 s.s. *Elsborg*, afg. Melilla 15.4.
 s.s. *Else*, ank. Rouen 13.4.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Antwerp 9.4.
 m.l. *Emma Mærsk*, ank. Yokohama 14.4.
 s.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Amsterdam 20.4.
 s.s. *Erna*, afg. Rouen 3.4.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Bangkok 17.4. udg.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Esther*, pass. Drogden 12.4.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, afg. Liverpool 18.4.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Gdynia 18.4.
 s.s. *Estrid*, pass. Dakar 29.3.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Kbhvn. til Hull 20.4. hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.
 s.s. *Fanø, Korff*, oplagt i Kbhvn.
 m.s. *Fanø*, oplagt.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, afg. Port Said til Marseilles 21.4. hjg.
 s.s. *Flora*, afg. Frederikshavn 20.4.
 s.s. *Flynderborg*, afg. Malta 20.4.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksberg*, afg. Port de Bouc 18.4.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freja*, pass. Vlissingen 11.4.
 s.s. *Frigga*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, afg. Newcastle 4.4.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Gerda*, pass. Hirtshals 13.4.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Istanbul 19.4.
 s.s. *Georgia*, afg. Kbhvn. 14.4.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Nordfolk 13.4.
 s.s. *Gorn*, afg. New Orleans 14.4.
 s.s. *Grete*, afg. Marseille 10.4.
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Svendborg 4.3.
 s.s. *Gudrun*, pass. Dakar 31.3.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Rotterdam 13.4.
 s.s. *Gunhild*, ank. Hamburg 10.4.
 s.s. *Gunver*, ank. Liverpool 11.4.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, pass. Hirtshals 14.4. østg.
 s.s. *Gyda*, pass. Gibraltar 6.4.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Blaye 19.4. til Methil.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Memel 20.4.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Rotterdam 10.4.
 s.s. *Harald*, forv. afg. Antwerpen 28.4.
 s.s. *Harriet*, pass. Skagen 15.4.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Thames 13.4.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Port Arthur 10.4.
 m.s. *Herdis*, rapp. 300 m. SV. for Lands End 12.4.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Dakar 10.4.
 s.s. *Hilde*, pass. Beachy Hd. 8.4.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Kbhvn. 30.3.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Los Angeles Harbour til Panama Kanalen 14.4. hjg.
 m.s. *Indien*, Broner, forv. afg. Venedig 20.4.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Canary Islands 17.4.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Oporto 6.4.
 s.s. *Inger*, afg. Ymuiden 11.4.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Rouen 20.4.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. New York 18.4.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Klaipeda Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. New York 11.4.
 m.l. *Jane Mærsk*, ank. Bahrein Island 11.4.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Yokohama til Kobe 21.4. udg.
 s.s. *Jenny*, ank. Valencia 8.4.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Kbhvn. 3.4.
 s.s. *Johanne*, ank. Bowater 14.4.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Gdynia 13.4.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Talcahuano 5.4.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Southampton 21.4. udg.
 s.s. *Jutta*, pass. Ymuiden 14.4.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jegersborg*, ank. Gdynia 20.4.

K

s.s. *Karen Toft*, forv. afg. Danzig 22.4.
 s.s. *Karla*, pass. St. Thomas 12.4.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Rotterdam 6.4.
 s.s. *Kentucky*, afg. Kbhvn. 15.4.
 s.s. *Kirsten*, pass. Helsingør 8.4.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Maracaibo 8.4.
 s.s. *Knud*, ank. Garston 14.4.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aalborg-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i Dok i Nakskov.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Drammen 17.4.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Guardafui p. R. t. Djibouti 19.4. udg.
 s.s. *Laura*, pass. Callao 12.4.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 m.s. *Leise Mærsk*, pass. Algiers 6.4.
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Gibraltar 6.4.

s.s. *Lica Mærsk*, afg. New York 11.4.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Troon 19.4.
 s.s. *Lilian*, ank. Kotka 11.4.
 s.s. *Lilleborg*, afg. London 20.4.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, oplagt Kbhvn. 1.4.
 m.s. *Louisiana*, afg. Kbhvn. 27.3.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. New York 8.4. til Buenos Aires.
 s.s. *Lynæs*, pass. Vlissingen 10.4.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Maja*, afg. Nakskov 17.5.
 s.s. *Maja*, afg. Methil 14.4.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, pass. Point de Galle p. R. t. Singapore 18.4. udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Massaua 15.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Cape Town 11.4. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie*, pass. Ushant 11.4.
 s.s. *Marie Toft*, afg. Rotterdam 21.4.
 m.t. *Marie Mærsk*, rapp. 36 N. 37° V. 13.4.
 m.s. *Murocco*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Philadelphia 14.4. til Cardiff.
 s.s. *Maryland*, afg. Bahia 10.4.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, rapp. 180 m. S. for St. Miguel 11.4.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 18.4. hjg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Tyne 17.4.
 s.s. *Najaden*, ank. Kotka 10.4.
 s.s. *Nancy*, ank. Torreveiga 8.4.
 s.s. *Nautic*, afg. Viaba 11.4.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Burntisland 18.4.
 s.s. *Nelly*, ank. Rochester 14.4.
 s.s. *Neptun*, pass. Cardiff 13.4.
 s.s. *Nerma*, ank. St. Louis 10.4.
 s.s. *Nevada*, afg. Teneriffe 14.4.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Panama 23.3.
 s.s. *Nidaros*, i Dok i Kbhvn. 14.4.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Manila 12.4.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, pass. Hollenau 14.4.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. New York 13.4.
 m.s. *Nordbo*, afg. Victoria 2.4.
 s.s. *Nordborg*, ank. Kbhvn. 19.4.
 s.s. *Norden*, rapp. 195 m. V. for Lands End 11.4. til New York.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Taku Bar 2.4. til Corea.
 m.s. *Nordhavet*, pass. Gibraltar 9.4.
 m.s. *Nordhval*, ank. Balhao 7.4.
 m.s. *Nordkap*, ank. Montevideo 5.4.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 5.4.
 s.s. *Nordpol*, rapp. 90 m. SV. for Lands End 6.4.
 s.s. *Nordsoen*, afg. Casablanca 11.4.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Grand Bassan 15.4.

O

m.s. *Odense*, i Ruten Kbhvn.-Samsø-Odense.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, pass. Gibraltar 8.4.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Bergen 10.4.
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. New York 16.4.
 m.s. *Oregon*, afg. Kbhvn. 28.3.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Nyborg 21.4.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, ank. Hull 12.4. hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Rotterdam 21.4.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. New York 8.4.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Rashin til Dakar 19.4. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 9.4.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. 21.4.
 s.s. *Primula*, i Esbjerg.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Kings Lynn 13.4.

R

s.s. *Randi*, afg. Carcuibion 9.4.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Riga*, afg. Plymouth 21.4. til Rouen og der laste til Gdynia.

s.s. *Rita*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Klaipeda 12.4.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Huelva 15.4.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Suez 8.4.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Durban 18.4.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Bremen 20.4.
 s.s. *Scandia*, afg. Rotterdam 21.4. til Hamburg.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 20.4.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Helsingør 17.4.
 m.s. *Selandia*, Andersen, afg. San Francisco til Yokohama 14.4. udg.
 m.s. *Siam*, Nielsen, pass. Cape Agulhas p. R. t. Geraldton 5.4. udg.
 s.s. *Signe*, ank. Aarhus 8.4.
 s.s. *Sigrun*, afg. Aalborg 16.4.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Aalborg 16.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbhvn. 27.1.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Pomaron 20.4.
 s.s. *Sleipner*, afg. Kbhvn. 14.4.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Palamos 20.4.
 s.s. *Sonja Mærsk*, rapp. 750 m. Ø. for Bermuda.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 17.4.
 s.s. *Stal*, Larsen, pass. Cape Djuby 17.4. p. R. t. Carontes.
 s.s. *Stella*, afg. Tocopilla 14.4.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. San Pedro 13.4. til Panama f. O.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Minilla 8.4.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Cardiff 15.4.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Tripolis 12.4.
 s.s. *Svanholm*, afg. Kbhvn. 15.4.
 s.s. *Svanhild*, afg. Antwerpen 14.4.
 s.s. *Svava*, i Randers.
 s.s. *Søborg*, ank. W. Hartlepool 19.4.
 s.s. *Sonderjylland*, Kbhvn.-Horsens Ruten.

T

s.s. *Taaenholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. New York 9.4.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, pass. Panama Kanal 9.4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Aalborg 17.4.
 s.s. *Tekla*, ank. Kbhvn. 12.4.
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Danzig 21.4. til Aalborg.
 s.s. *Tennessee*, ank. Portland Me. 11.4.
 s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tonking*, Wolff-Jørgensen, afg. Dairen 1.4. hjg.
 s.s. *Tove*, ank. Arzew 9.4.
 s.s. *Tovelii*, Bang, rapp. 44,10 N., 37,38 W. 18.4.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Aalborg 17.4. til Caen.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, afg. Kbhvn. 14.4.
 s.s. *Tunis*, afg. Leixoes 15.4.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, laster Philadelphia og New York for Sydamerika.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, afg. Tunis 1.4.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Rotterdam 19.4.

W

s.s. *Wm. Th. Mallng*, Jensen, afg. London 20.4. til Aarhus.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Nordenham 18.4.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Kbhvn. 1.4.
 s.s. *Viborg*, afg. Sete 17.4.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, ank. Methil 19.4.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, pass. Gibraltar 11.4.
 s.s. *Virginia*, afg. Kbhvn. 15.4.
 m.s. *Vistula*, ank. Kbhvn. 14.4.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Nørresundby 18.4.

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

Telefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmeldt"
Amaliegade 38**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

M. B. COHNTOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dækklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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. %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**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 17. April 1936.

Nr. 15.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

1018. Sverige. Kalmarsund. Hatten Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 15/1051. Stockholm 1936.)
Klokketønden *Hatten* paa c. $56^{\circ} 46' N.$ $16^{\circ} 30' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 7/381 1936.)
1019. Sverige. Väderön. Timmernabben. Lodsudkigsstation atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 15/1107. Stockholm 1936.)
Lodsudkigsstationen paa *Väderön* (*Timmernabben* Lodseri) paa c. $56^{\circ} 56',_8 N.$ $16^{\circ} 29',_7 E.$ er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 6/312 1936.)
1020. Sverige. Blackan Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 15/1106. Stockholm 1936.)
Lystønden *Blackan* paa c. $57^{\circ} 28' N.$ $16^{\circ} 51' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 10/607 1936.)
1021. Sverige. Arkö—Häradsjär. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/1105. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Älholmen c. $58^{\circ} 24' N.$ $16^{\circ} 57' E.$ *Gråholmen.* *Kvarnholmen.* *Lamsjär, södra* og *norra.* *Kopparholmen.*
(E. f. S. Nr. 9/532 og 10/612 1936.)
1022. Sverige. Arkö—Mem. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/1105. Stockholm 1936.)
Svartviksberget Fyr paa c. $58^{\circ} 29' N.$ $16^{\circ} 58' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 9/533 1936.)
1023. Sverige. Norrköping—Arkö. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/1105. Stockholm 1936.)
Västra Ramsholmen Fyr paa c. $58^{\circ} 34' N.$ $16^{\circ} 51' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 9/534 1936.)

1024. Sverige. Södertälje—Femörhovud. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/1103 og 15/1104. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr ar atter tændt:
Korsholm c. 58° 40' N. 17° 08' E. *Ledskär. St. Kampåsen. Vålarö. Örnklubb. Espskärsklubb. Skepna. Långskär. Bergö. Sävösund. Södra Jutskär. Norra Jutskär. Törniskär.*
(E. f. S. Nr. 9/535, 10/613 og 11/690 1936.)
1025. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 15/1049, 15/1050 og 15/1102. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Tønder er atter udlagt paa Station:
Lys- og Fløjtetønden *Bredgrund's boj.* c. 58° 44' N. 17° 53' E.
Lystønden *Sandhamnssundet* c. 59° 17' N. 18° 55' E.
Lys- og Fløjtetønden *Revengegrundet* c. 59° 15' N. 19° 01' E.
(E. f. S. Nr. 9/536 1936.)
1026. Sverige. Stockholm Skærgaard. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/1101. Stockholm 1936.)
Västra Haga Fyr paa c. 59° 24' N. 18° 11' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 8/454 1936.)
1027. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 15/1046, 15/1047 og 15/1100. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Norrundets hamnfyrar c. 60° 57' N. 17° 10' E. *Rytterharet. Hallstensören. Gåshällan. Sunslmar. Gistaholmen. Flasan. Rone Flasc. Örnsköldsvik, östra og västra. Bonäs-sund. Skommarskatan. Råskärsön. Skag.*
(E. f. S. Nr. 9/539, 10/619 og 11/693 1936.)
1028. Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(Telegram fra Lødkaptajnen i Vasa.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Valsörarne c. 63° 25' N. 21° 04' E. *Norrskär. Strömmingsbådan. Sälgrund.*
(E. f. S. Nr. 6/317 1936.)
1029. Tyskland. Adlergrund. Vraglystønde inddraget. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 15/1522. Berlin 1936.)
Vraglystønden paa c. 54° 47' N. 14° 22' E., ved Vraget af Dampskibet *Norden*, er permanent inddraget.
Opmærksomheden henledes paa, at det paa Grund af de ringe Vanddybder er farligt at sejle henover *Adlergrund*.
(E. f. S. Nr. 1/16 1936. Kort Nr. 262, 280 og 269. Danske Lods, Side 441.)
(Se Tillæg.)

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

1030. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Løb oprenset. Afmærkning atter i Orden.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/24 1936 meddeles, at Oprensningsarbejdet i *Bøgestrommen* er afsluttet, og at Vanddybden i hele Løbets Bredde nu er 2,8 m. Sømærkerne ved S.-Siden af Løbet er atter flyttet ud til Kanten af Løbet.
c. 55° 07',₂ N. 12° 14',₈ E.
(E. f. S. Nr. 1/24 1936. Kort Nr. 301. Søm.-Fort. Side 78, Nr. 3.)

1031. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning paa de nedenanførte Dage, som følger:

Den 29. April d. A.: Mørterskydning (fuldstændig Afspærring).

— 30. — — — — —

Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/36 1936.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. $55^{\circ} 10'_{,6}$ N. $9^{\circ} 38'_{,8}$ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1032. (T). Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.

Mellem *Tisvilde Hejn* og *Liseleje* vil der i Dagene 23. April, 30. April og eventuelt 5. Maj d. A. fra Kl. 1000 til Kl. 1600 blive afholdt Skydning med Kanon i Terrænet mellem *Liseleje Plantage* og *Asserbo Plantage*.

I ovennævnte Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen, fra *Tongvejens* Skæring med Kystrevlen, c. 2500 m NE. for *Liseleje*, til *Stængeløuset*, i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hejn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 6000 m fra Kysten.

En Time før Skydningens Begyndelse, og saa længe denne varer, er paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen 3500 m NE. for *Liseleje* hejst et rødt Flag med hvid Spuns.

Tisvilde Hejn: c. $56^{\circ} 03'$ N. $12^{\circ} 03'$ E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1033. Tyskland. Sild. Lister Dyb. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 14/1420. Berlin 1936.)

Lysvinklerne i nedennævnte Fyr er forandret saaledes, at Fyrene nu lyser, som følger:

1. *Rotekliff* Tværmærkefyr paa c. $54^{\circ} 58'$ N. $8^{\circ} 20'$ E.
 - a. Hvidt i Pej. fra 110° til 157° .
 - b. Rødt i — - 157° - 170° .
 - c. Hvidt i — - 170° - 181° .
 - d. Rødt i Pej. fra 181° til 184° .
 - e. Hvidt i — - 184° - 200° .
2. *List West* Fyr paa c. $55^{\circ} 03'$ N. $8^{\circ} 24'$ E.
 - a. Grønt i Pej. fra 83° til $94^{\circ}_{,5}$.
 - b. Hvidt i — - $94^{\circ}_{,5}$ - $96^{\circ}_{,5}$.
 - c. Rødt i — - $96^{\circ}_{,5}$ - $111^{\circ}_{,5}$.
 - d. Hvidt i Pej. fra $111^{\circ}_{,5}$ til $180^{\circ}_{,3}$.
 - e. Rødt i — - $180^{\circ}_{,3}$ - $204^{\circ}_{,1}$.
 - f. Hvidt i — - $204^{\circ}_{,4}$ - 83° .
3. *List Ost* Fyr paa c. $55^{\circ} 03'$ N. $8^{\circ} 27'$ E.
 - a. Hvidt i Pej. fra $10^{\circ}_{,5}$ til 122° .
 - b. Rødt i — - $122^{\circ}_{,5}$ - 126° .
 - c. Hvidt i — - 126° - 263° .
 - d. Rødt i Pej. fra 263° til 292° .
 - e. Hvidt i — - 292° - 350° .
 - f. Rødt i — - 350° - $10^{\circ}_{,5}$.

(E. f. S. Nr. 6/341 1936. Kort Nr. 295, 245 og 264. Danske Lods, Side 93 og 94.)

1034. Holland. Zeegat van Terschelling. West Terschelling. Stormvarselstation.

(N. f. S. Nr. 15/1448. Berlin 1936.)

Stormvarselstationen med indskrænket Natsignal paa $53^{\circ} 21'$ ($44''$) N. $5^{\circ} 12'$ ($38''$) E., paa Klitterne W. for *Brandaris*, er atter i Virksomhed.

(Kort Nr. 264.)

- 1035. Belgien. Wester Schelde. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr i Virksomhed.**
(N. f. S. Nr. 15/1625. Berlin 1936.)
Radiofyret om Bord i *Wandelaar Fyrskib* paa c. 51° 22' N. 3° 00' E. er traadt i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 7/415 1936. Kort Nr. 264.)
- 1036. England. The Downs. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**
(N. t. M. Nr. 644. London 1936.)
Vraget af Dampskibet *Lanresse*, der ligger sunket paa 51° 15' 21" N. 1° 27' 48" E., er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 10,7 m. Den udlagte Vragafmærkning er inddraget.
(E. f. S. Nr. 50/2907 1935.)
- 1037. (T). England. Grimsby Red. Oplysning om Vrag.**
(N. t. M. Nr. 660. London 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/813 1936 meddeles, at det deri omtalte Vrag, der ligger sunket paa c. 53° 36' N. 0° 02' W., 1,3 Sm 52° fra det røde Fyr med En-For-mærkelser ved det E.-lige Indløb til *Fish Docks*, nu er afmærket med to grønne Lystønder, der begge viser grønt Et-Blink.
(E. f. S. Nr. 12/813 1936.)

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

- 1038. Frankrig. Saint-Quay-Portrieux. Baake genopført.**
(A. a. N. Nr. 15/940. Paris 1936.)
Baaken *L'Aiguillette* paa c. 48° 39' N. 2° 49',4 W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 3/183 1936.)
- 1039. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Mersey Floden Anduvning. Dybde aftaget.**
(N. t. M. Nr. 661. London 1936.)
En Grund med 5,5 m Vand ligger paa c. 53° 34' N. 3° 16' W., 5,95 Sm 271° fra NW.-lige Mærkebaake paa *Formby Point*.
Fra ovennævnte Grund indtil 1 Sm i Retningen 135° rapporteres Dybden at være aftaget.
- 1040. Skotland W.-Kyst. S.-lige Hebrider. Barra Head. Radiofyr oprettes.**
(N. t. M. Nr. 651. London 1936.)
Omkring den 24. April d. A. oprettes uden nærmere Meddelelse et Radiofyr ved *Barra Head Fyr* paa c. 56° 47' N. 7° 39' W. Kaldesignal: GGH. Bølgelængde: 303,5 kc/s (998,5 m).
I Taage afgiver Radiofyret nedenstaaende Signal hver 6^m, begyndende 4^m efter helt Klokkeslæt:
- | | |
|----------------------------------|---------------------|
| 1. Bogstaverne GGH..... | 40 ^s . |
| 2. En lang Streg..... | 10 ^s . |
| 3. Bogstaverne GGH..... | 42,5 ^s . |
| 4. En lang Streg..... | 10 ^s . |
| 5. Bogstaverne GGH, en Gang..... | 2,5 ^s . |
| 6. Pause..... | 4,25 ^m . |
| Periode..... | 6 ^m . |
- I klart Vejr udsendes Signalet 2 Gange ved det 28^m og 58^m efter helt Klokkeslæt.
I de første tre Maaneder betragtes Radiofyret som at være paa Prøve.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1041. (T). Frankrig. Le Menhir. Fyr midlertidig slukket.

(A. a. N. Nr. 15/941. Paris 1936.)

Le Menhir Fyr paa c. $47^{\circ} 47',7$ N. $4^{\circ} 24',0$ W. er for Tiden slukket.

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

1042. Puerto Rico. Port San Juan. Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 869. London 1936.)

1. Forreste Ledefyr paa c. $18^{\circ} 27'$ N. $66^{\circ} 08'$ W. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 1^s.2. Bageste Ledefyr c. 0,67 Sm 188° fra (1) er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s.

3. Dagmærket paa Bagfyret er malet rødt.

1043. Brasilien. Arvoredo Island. Fyr atter normalt.

(A. a. N. Nr. 16. Rio de Janeiro 1936.)

Arvoredo Island Fyr paa c. $27^{\circ} 18'$ S. $48^{\circ} 22'$ W. lyser atter med normal Fyr-karakter.

(E. f. S. Nr. 14/986 1936.)

1044. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Los Angeles Harbour. Oplysning om Taagesignal.

(N. t. M. Nr. 11/652. Washington 1936.)

East San Pedro Taagesignal er Et-Stød hver 20^s, Stød 2^s, Pause 18^s.
c. $33^{\circ} 43'$ N. $118^{\circ} 16'$ W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1045. Italien S.-Kyst. Capo Rizzuto NW. Capo Piccolo.

(A. a. N. Nr. 40/106. Genua 1936.)

Pynten 2400 m 321° fra *Capo Rizzuto* har faaet Navnet *Capo Piccolo*.
Capo Rizzuto: c. $38^{\circ} 54'$ N. $17^{\circ} 06'$ E.

1046. Lilleasien W.-Kyst. Izmir Bugt. Trafikbestemmelse.

(N. f. S. Nr. 2/125. Berlin 1936.)

Havnevæsenet i *Izmir* har udstedt en Bekendtgørelse om de Tider, hvor det er Skibe tilladt at passere *Den Kösten (Long Island)*:

December, Januar og Februar: Fra 30 Min. før Solopgang til 30 Min. efter Solnedgang.

Marts, April og Maj: Fra 45 Min. før Solopgang til 45 Min. efter Solnedgang.

Juni, Juli og August: Fra 1 Time før Solopgang til 1 Time efter Solnedgang.

September, Oktober og November: Fra 45 Min. før Solopgang til 45 Min. efter Solnedgang.

Kösten: c. $38^{\circ} 32'$ N. $26^{\circ} 44'$ E.

1047. Marokko. Bahia de Alhucemas. Fyrs Beliggenhed.

(A. a. l. N. Nr. 14/475. San Fernando 1936.)

I Henhold til de sidste Maalinger er nedennævnte Fyrs Pladser, som følger:

Morro Nuevo Fyr: $35^{\circ} 15' 41''_{,8}$ N. $3^{\circ} 55' 44''_{,6}$ W.*Cabo Quilates* Fyr: $35^{\circ} 16' 58''_{,4}$ N. $3^{\circ} 40' 49''_{,6}$ W.**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****1048. Røde Hav. Eritrea. Asab Bay. Mole bygget. Skær.**

(N. t. M. Nr. 468. London 1936.)

1. En Mole er bygget fra et Punkt $2_{,1}$ Sm 186° fra *Asab* hvide, faste Fyr i Retningen 314° til Kysten ved *Ras Caribalo* (*Vedetta Point*).2. Et Skær med under $1_{,8}$ m Vand ligger $2_{,3}$ Sm 182° fra det i (1) nævnte Fyr.

3. En Spidstønde er udlagt tæt N. for (2).

Asab hvide, faste Fyr: c. $13^{\circ} 00'$ N. $42^{\circ} 45'$ E.**1049. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Kismayu Bay. Kismayu Island. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 467. London 1936.)

Til *Kismayu* hvide Gruppe-Blinkfyr er tilføjet et Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s . Fyret er synligt i Pejlinger fra 251° til 263° .c. $0^{\circ} 23'$ S. $42^{\circ} 33'$ E.

(E. f. S. Nr. 53/3085 1935.)

1050. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Kismayu Bay. Mtanga Ya Papa. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 467. London 1936.)

Paa c. $0^{\circ} 26'$ S. $42^{\circ} 31'$ E., $3_{,26}$ Sm 188° fra *Pillar Rock* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s . Flammens Højde: 18 m. Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 223° til 237° .**1051. Bengalske Bugt. The Sandheads. Pilots Ridge Fyrskib genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 646. London 1936.)

Pilots Ridge Fyrskib paa c. $20^{\circ} 52'$ N.E. $87^{\circ} 52'$ er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 30/2156 1935.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1052. (P). Singapore Stræde. Singapore. Keppel Harbour. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 616. London 1936.)

Grunde med Dybder fra $3_{,7}$ m til $5_{,2}$ m rapporteres at ligge c. $0_{,075}$ Sm NW. for *Blakang Mati Island Military* Pierhoved, der er beliggende paa $1^{\circ} 15'$ ($15''$) N. $109^{\circ} 50'$ ($00''$) E.**1053. Australien N.-Kyst. Cape Croker. Oplysning om Beliggenhed.**

(N. t. M. Nr. 658. London 1936.)

Cape Croker og Øerne E. for ligger c. 3 Sm W.-ligere end anført i Kortene.c. $10^{\circ} 40'$ S. $132^{\circ} 53'$ E. (c. $9^{\circ} 43'$ S. $133^{\circ} 15'$ E.).

XI. Bekendtgørelser m. m.

1054. (T). Sverige. Opmaalingsarbejder 1936. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 15/1044. Stockholm 1936.)

I Tiden Maj—September 1936 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedenævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidig dels vil blive opført Mærker af Træ eller Sten paa Kysterne og dels i aaben Sø udlagt Stager med eet eller flere Flag.

1. I *Luleå* Skærgaard samt til Søs ud for *Luleå*.
2. Ved Indløbet til *Holmsund*.
3. Ved Indløbet til *Sundsvall*.
4. I *Öregrund* Skærgaard.
5. Til Søs ud for *Arholma* og *Söderarm*.
6. I *Stockholm* Skærgaard.
7. I Skærgaardsområdet *Valdemarsvik—Västervik*.

Søfarende advares imod at forveksle ovennævnte Mærker med de i Kortene angivne Sømærker.

Stor Rebben og *Bondökallarna* Baaker i *Luleå* Skærgaard vil blive forsynet med een eller flere Plader.

Opmaalingsfartøjer, der er sysselsat med Ekkolodning, fører det internationale Signal HD: „Jeg er i Færd med Søopmaaling; hold Dem klar af mig“.

Opmaalingsfartøjer, der er sysselsat med Tralning, fører det ovenfor nævnte Signal samt 2 Balloner paa Toppen.

Søfarende anmodes om ved passende Manøvrer at søge at undgaa at forstyrre saadanne Fartøjer samt at passere Opmaalingsfartøjer eller Motorbaade, som er sysselsatte med Tralning, med langsom Fart.

1055. Danmark. Danmarks Skibsliste 1936.

Danmarks Skibsliste 1936, den officielle Fortegnelse over *danske* Krigs- og Handelskibe med Kendings signaler, er udkommet.

Forhandles fra Søkart-Arkivet. Pris: Kr. 7,00.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- N 146 Africa, West Coast. — Mouths of the River Niger. — Nun entrance. — Brass river.
- R 2100 France, North Coast. — Plateau des Minquiers.
- † 146 Niger River, Nun entrance.
- † 3478 Niger River Mouth, Brass river.
- T Supplement No. 5 to St. Lawrence Pilot.
- T Supplement No. 5 to Irish Coast Pilot.

Tyskland:

- N Nautisches Jahrbuch 1937.

Tillæg.

I. Østersøen.

1056. (P). Finland. Bottniske Bugt. Kemi angöringsbøj. Lys- og Klokketønde ombyttes med Lystønde.

(U. f. s. Nr. 10/410. Helsingfors 1936.)

Ved Genoptagelsen af Sejladsen i Foraaret 1936 vil Lys- og Klokketønden *Kemi angöringsboj* paa $65^{\circ} 28' 26''$ N. $24^{\circ} 20' 10''$ E. blive ombyttet med en sort- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$.

1057. (P). Finland. Bottniske Bugt. Norrskär-Vasa. Norra Glöppsten. Lys- og Klokketønde udlægges.

(U. f. s. Nr. 10/411. Helsingfors 1936.)

Ved Genoptagelsen af Sejladsen i Foraaret 1936 udlægges paa c. $63^{\circ} 10'_{,5}$ N. $21^{\circ} 02'_{,6}$ E., NE. for Grunden *Norra Glöppsten*, en hvid Lys- og Klokketønde *Norra Glöppsten*, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$.

1058. Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 10/404. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Kråkholm, övre og nedre. c. $59^{\circ} 59'$ N. $23^{\circ} 26'$ E.

(E. f. S. Nr. 3/157 1936.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 22. April 1936.

Nr. 16.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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 15, 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.

1059. (T). København—Rødbyhavn. Oplysning om Brændetid for Luftfyr.

1. Luftfyret *Amager Syd* paa $55^{\circ} 33' 48''$ N. $12^{\circ} 34' 19''$ E. vil i Perioden 19. April—30. April d. A. være tændt fra Solnedgang til Kl. 2200.

2. Samtlige Luftfyr paa Ruten *København—Rødbyhavn: Amager Syd, Karlstrup, Jernen, Bonulerød, Sjolte, Stuby, Vigsnaes* og *Rødbyhavn*, vil fra den 1. Maj d. A. og indtil videre være tændt fra Solnedgang til Solopgang.

I. Østersøen.

1060. Sverige S.-Kyst. Abbekås. Fyrs Brændetid forandret.

(U. f. s. Nr. 16/1120. Stockholm 1936.)

Brændetiden for Fiskerfyret *Abbekås* paa c. $55^{\circ} 23',4$ N. $13^{\circ} 36',3$ E. er fremtidig fra den 15. Juli til den 1. Juni.

(Kort Nr. 262.)

1061. (T). Sverige S.-Kyst. Indløbet til Ronneby. Yttre Stekö Fyr ødelagt. Midlertidigt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 16/1119. Stockholm 1936.)

Fyret *Yttre Stekö* paa c. $56^{\circ} 09',6$ N. $15^{\circ} 16',3$ E. er ødelagt ved Ildebrand. I Fyrhuset, der er blevet staaende, er tændt et midlertidigt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys i samme Lysvinkler som Hovedfyret.

1062. Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 16/1118. Stockholm 1936.)

Stagen med *Kost* paa $56^{\circ} 09',88$ N. $15^{\circ} 36',25$ E. er flyttet til $56^{\circ} 09',83$ N. $15^{\circ} 36',17$ E., til Kanten af den gravede Rende til Handelshavnen.

1063. (P). Sverige. Gotland W.-Kyst. Skansudde Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 16/1116. Stockholm 1936.)
I Løbet af Sommeren 1936 forandres *Skansudde* Fyr paa c. $57^{\circ} 26'_{,6}$ N. $18^{\circ} 07'_{,5}$ E. til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0_{,5}^s$, Mørke 1^s , Blink $0_{,5}^s$, Mørke 4^s . Fyrbygningen bliver en hvid, ottekantet Fyrlanterne paa et 7 m højt, hvidt Betontaarn.
(Kort Nr. 268 og 269.)
1064. (P). Sverige. Gotland W.-Kyst. Utholmen Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 16/1115. Stockholm 1936.)
I Løbet af Sommeren 1936 forandres *Utholmen* Fyr paa c. $57^{\circ} 26'_{,2}$ N. $18^{\circ} 06'_{,0}$ E. til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0_{,5}^s$, Mørke $2_{,5}^s$. Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 268 og 269.)
1065. (P). Sverige. Gotland W.-Kyst. Stenkyrkehuk Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 16/1117. Stockholm 1936.)
I Løbet af Sommeren 1936 forandres *Stenkyrkehuk* Fyr paa c. $57^{\circ} 49'_{,2}$ N. $18^{\circ} 28'_{,2}$ E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s , Blink 1^s , Mørke $8_{,4}^s$, Blink 1^s , Mørke $19_{,6}^s$. Synsvidde: 18 Sm. Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 268.)
1066. Sverige. Öland N.-Kyst. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 16/1113. Stockholm 1936.)
Lystønden *Ölands urra grund* paa c. $57^{\circ} 29'$ N. $17^{\circ} 09'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 10/608 1936.)
1067. Sverige. Kungsgrund Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 16/1113. Stockholm 1936.)
Lystønden *Kungsgrund* paa c. $57^{\circ} 41'$ N. $16^{\circ} 56'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 10/610 1936.)
1068. Sverige. Arkö-Mem. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 16/1182. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Ettersundet, sydöstra og nordvästra c. $58^{\circ} 26'$ N. $16^{\circ} 40'$ E. *Färholmen. Björkskär. Lönshuvud.*
(E. f. S. Nr. 5/270, 8/451 og 9/533 1936.)
1069. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamnslandet. Nyt Fyr tændes. Lystønde slukkes. Fyr forandret Navn.
(U. f. s. Nr. 16/1111. Stockholm 1936.)
1. I Løbet af den første Halvdel af 1936 vil der paa *Sandhamnslandet* paa c. $59^{\circ} 17'_{,4}$ N. $18^{\circ} 55'_{,1}$ E., tværs af Lystønden *Sandhamnsundet*, blive tændt et nyt Fyr, *Sandhamns strålkastarefyr, östra*, der skal vise hvidt, fast Lys og belyse dels den SW-lige Pynt af *Telegrafholmen* og dels den i (2) nævnte Tønde.
2. Samtidig med at det i (1) nævnte Fyr tændes, ombyttes Lystønden *Sandhamnsundet* med en almindelig hvid Bøje.
3. Det nuværende Fyr *Sandhamns strålkastarefyr* paa c. $59^{\circ} 17'_{,4}$ N. $18^{\circ} 55'_{,0}$ E. skal fremtidig benævnes *Sandhamns strålkastarefyr, västra*.
1070. Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet til Edsviken. Stocksunds Bro. Brohøjde.
(U. f. s. Nr. 16/1112. Stockholm 1936.)
Den sejlfri Højde under *Stocksunds Bro* er nu ved normal daglig Vandstand 12 m. c. $59^{\circ} 23'$ N. $18^{\circ} 03'$ E.

1071. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebugten. Trödjeällan Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 14/961. Stockholm 1936.)
Den grønne, uforstærkede Lysvinkel mellem Pejlingerne 274° og 310° i *Trödje-
ällan* Fyr paa c. 60° 48',₅ N. 17° 21',₇ E. vil i Løbet af den første Halvdel af 1936 blive
delt i følgende Lysvinkler:
1. Grønt i Pejl. fra 274° til c. 290°.
2. Hvidt i — - c. 290° til c. 297°.
3. Rødt i — - c. 297° - c. 310°.
Iøvrigt uforandret.
1072. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 16/1110. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Dombäcksö udde, yttre og inre c. 63° 20' N. 19° 09' E. *Husum. Storbådan.*
(E. f. S. Nr. 9/539 1936.)
1073. Finland. Finske Bugt. Seiskari Fyr atter tændt.
(Telegram fra Lodskontoret i Viipuri.)
Seiskari Fyr paa c. 60° 02' N. 28° 22' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 7/401 1936.)
1074. Rusland. Finske Bugt. Koporia Bugt N. Oplysning om Grunde.
(N. f. S. Nr. 15/1436. Berlin 1936.)
1. 9,₁ m Grunden *Zmei*, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 59° 59',₂ N. 28°
52',₀ E., 5,₈ Sm 321° fra *Dolgoi Noss* Fyr, eksisterer ikke. Spirtønden med Tvertræ er
permanent inddraget.
2. Dybden paa den i Kortet angivne 4,₈ m Grund paa *Demansten* paa c. 59°
59',₀ N. 28° 45',₀ E., 8,₄ Sm 301° fra *Dolgoi Noss* Fyr, er kun 4,₆ m.
(Kort Nr. 277.)
1075. Rusland. Finske Bugt. Demansten N. Grunde.
(N. f. S. Nr. 15/1523. Berlin 1936.)
Nedennævnte Grunde ligger paa følgende Steder:
1. En 14 m Grund paa 60° 00' 24" N. 28° 39' 48" E.
2. - 13 m — — 60° 01' 15" N. 28° 45' 23" E.
3. - 13 m — — 60° 01' 03" N. 28° 46' 24" E.
(Kort Nr. 277.)
1076. Rusland. Finske Bugt. Kurgalski Rev E. Lystønde forandret.
(N. f. S. Nr. 16/1594. Berlin 1936.)
Lystønden paa 59° 49' 52" N. 28° 07' 18" E. ved E.-Siden af *Kurgalski Rev*, er
forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink.
(Kort Nr. 277.)
1077. Rusland. Finske Bugt. Kurgalski Rev W. Lystønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 16/1593. Berlin 1936.)
Den røde Lystønde med rødt Et-Blink paa c. 59° 50' N. 28° 00' E., ved W.-Siden
af *Kurgalski Rev*, er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/71 1934. Kort Nr. 277.)
1078. (T). Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde inddrages midlertidig.
(N. f. S. Nr. 16/1591. Berlin 1936.)
Omkring den 25. April d. A. vil Lys- og Fløjtetønden *Pillau* paa c. 54° 39',₆ N.
19° 50',₃ E. midlertidig blive inddraget for Eftersyn. Som Erstatning udlægges en sort
og rød, lodret stribet Baaketønde med Ballon og mærket *Pillau*.
1079. (T). Tyskland. Stilo NE. Oplysning om Vrag.
(N. f. S. Nr. 16/1526. Berlin 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/888 1936 meddeles, at det deri omtalte Vrag
ligger sunket paa c. 54° 49',₉ N. 17° 53',₃ E. i c. 6 m Vand. Dybden over Vraget er c. 4 m.
(E. f. S. Nr. 13/888 1936.)

1080. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sassnitz SE. Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.

(N. f. S. Nr. 16/1531. Berlin 1936.)

Paa c. $54^{\circ} 29',4$ N. $13^{\circ} 39',7$ E. og c. $54^{\circ} 29',0$ N. $13^{\circ} 41',5$ E. er udlagt flere Opmaalingsmærker til Øvelse. Mærkerne bestaar af en umalet Stage, der rager c. 5 m over Vandet. Stagerne er forsynet med Flag af oval Form eller af Form som W.-Topbetegnelser. Opmaalingsmærkerne er uden Betydning for Skibsfarten.

1081. Tyskland. Stubbenkammer Lys-, Fløjte- og Klokketønde genudlagt.

(N. f. S. Nr. 14/1409. Berlin 1936.)

Lys-, Fløjte- og Klokketønden *Stubbenkammer* paa c. $54^{\circ} 36'$ N. $13^{\circ} 42'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 11/712 1936.)

(Se Tillæg.)

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

1082. (T). Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.

Fra *Flakfort* vil der fra den 18.—30. Maj d. A., begge Dage inklusive, om Dagen blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: N. Skudafstand: c. 8 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 1600 m.

Naar Skydning finder Sted vises fra Fortet: International Talstander „7“.

Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted fra *Flakfort*, blive vist følgende Signal under den ene Raanok paa Signalmasterne fra *Middelgrundsfort* og *Dragørfort*: Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle,

hvilke Signalfigurer hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.

Signalerne vil blive hejst $\frac{1}{2}$ Time før Skydningens Begyndelse. 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 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.

Flakfort Fyr: c. $55^{\circ} 42'$ N. $12^{\circ} 44'$ E.

1083. (T). Sverige. Sundet. Ven N. Mineøvelser.

(U. f. s. Nr. 16/1169. Stockholm 1936.)

I Tiden fra den 16. April til den 30. April d. A. foretages Øvelser med ikke armerede Miner i Farvandet N. for *Ven*. Minernes Pladser afmærkes med sorte og røde Bøjer og Minelinien to Ender hver med en Tønde med Stage med Topbetegnelse. Om Natten forsynes Stagerne hver med en klar Lanteme. c. $55^{\circ} 56'$ N. $12^{\circ} 41'$ E.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1084. Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.

Rettelse til E. f. S. Nr. 13/894 1936.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/894 1936 meddeles, at den Kugle, der hejses paa en Mast paa Torpedostationens Brohoved umiddelbart før en Torpedo affyres er hvid og ikke, som tidligere meddelt rød.

(Danske Lods, Side 194.)

1085. Danmark. Limfjorden. Nibe. Sommerafmærkning. Dybde i Løb.

Sommerafmærkningen i Sejløbet fra *Drøget* til *Nibe* Havn er genudlagt.

Dybden i Sejlrenden er nu ved daglig Vandstand 3,14 m.

Nibe: c. $56^{\circ} 59'$ N. $9^{\circ} 38'$ E.

(E. f. S. Nr. 29/1694 1934 og 50/2895 1935. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 483. Havnelods, Side 134.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1086. **Rusland. Murmankyster. Zyp Navolok. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 15/1509. Berlin 1936.)
Zyp Navolok hvide Blinkfyr paa c. 69° 44' N. 33° 06' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 1^m.
1087. **Holland. Friesche Zeegat. Engelsmanplaat. Fyr forandret.**
(B. a. Z. Nr. 87/946. 's-Gravenhage 1936.)
Fyret paa S.-Baaken paa *Engelsmanplaat* paa c. 53° 27',₅ N. 6° 03',₅ E. lyser nu, som følger:
Rødt i Pejlinger fra 150° til 185°, iøvrigt hvidt.
(E. f. S. Nr. 41/2402 1935. Kort Nr. 284.)
1088. **Belgien. Ostende. Radiofyr oprettes.**
(N. f. S. Nr. 15/1449. Berlin 1936.)
Den 1. Maj d. A. oprettes ved *Ostende* paa 51° 14' 14" N. 2° 55' 46" E. uden nærmere Meddelelse et Radiofyr med Kaldesignal OTU. Bølgelængde: 303,₅ kc/s (988 m). Tonefrekvens: 600 c/s. Rækkevidde: 20 Sm.
Signalet er, som følger:
- | | |
|--|-------------------------------------|
| a. Bogstaverne OTU, 2 Gange | 12, ₀ s. |
| b. Pau. c | 1, ₂ s. |
| c. En lang Streg | 14, ₀ s. |
| d. Pause | 0, ₂ s. |
| e. Gentagelse af a—c | 27, ₂ s. |
| f. Pause | 5, ₄ s. |
| g. 2 Gange Gentagelse af a--c med en mellemliggende Pause af 0, ₂ s. | 54, ₆ s. |
| h. Pause | 4 ^m . 5, ₄ s. |
| Periode | 6 ^m . 0 s. |
- Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6^m, begyndende 1^m efter fuldt Klokkeslæt.
I klart Vejr afgives Signalet 4 Gange i Timen, nemlig ved det 7^m, 13^m, 37^m og 43^m.
(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

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

1089. (T). **Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Skelmorlie Bank. Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 703. London 1936.)
Lys- og Klokketønden paa c. 55° 52' N. 4° 56' W. er indtil omkring den 20. Juni d. A. ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter. Nærmere Oplysninger fremkommer ikke.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1090. **Afrika W.-Kyst. Ifni Territoriet. Fyr tændt.**
(A. a. I. N. Nr. 15/509. San Fernando 1936.)
Paa c. 29° 23' N. 10° 11½' W. er til Forsøg tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, Blink 0,₃ s., Mørke 1,₁ s., Blink 0,₃ s., Mørke 4^s, Blink 0,₃ s., Mørke 4^s. Flammens Højde: 63 m. Synsvidde: 20 Sm. Et rødt og hvidt, vandret stribet Taarn.

1091. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Captain Harbor Anduvning. Lystønde forandret.
(N. t. M. Nr. 14/818. Washington 1936.)
Little Captain Island East Reef Lys- og Klokketønde 1 paa $40^{\circ} 59' (30'') N.$ $73^{\circ} 36' (00'') W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$.
1092. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Sound. Echo Bugt Indløb. Lystønde forandret.
(N. t. M. Nr. 14/816. Washington 1936.)
Baileys Rock Lystønde 1 BR paa c. $40^{\circ} 54' N.$ $73^{\circ} 46' W.$ er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$.

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

1093. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Cumberland Sound. Tiger Island. Fyr flyttet og forandret.
(N. t. M. Nr. 13/766 og 13/767. Washington 1936.)
Tiger Island forreste Ledefyr er flyttet c. 275 m i Retningen 81° og opstillet i $3,3$ m Vand. Samtidig er Fyrkarakteren forandret til hvidt Et-Blink. Bifyret viser stadig rødt, fast Lys og er ikke synligt i Ledelinien.
c. $30^{\circ} 42' N.$ $81^{\circ} 28' W.$
1094. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida Stræde. Florida Reefs S. Grund.
(N. t. M. Nr. 700. London 1936.)
En Grund med $23,8$ m Vand rapporteres at ligge paa c. $24^{\circ} 18' N.$ $81^{\circ} 46' W.$, $15,75$ Sm 173° fra *Key West* Fyr.
1095. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. South Pass. Southwest Pass. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 13/771 og 14/826. Washington 1936.)
1. Ved en Opmaaling den 3. Marts d. A. fandtes Dybden ved Middellavvande i Ledelinien til *South Pass* at være $9,75$ m (32 ft.).
2. Ved en Opmaaling den 27. Februar d. A. fandtes Dybden ved Middellavvande i Ledelinien til *Southwest Pass* at være $10,36$ m (34 ft.).
c. $29^{\circ} 00' N.$ $89^{\circ} 10' W.$
(E. f. S. Nr. 11/737 1936.)
1096. Uruguay. Rio de la Plata Indløb. Bahia de Maldonado. Punta del Este. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 13/775. Washington 1936.)
Punta del Este Fyr paa c. $34^{\circ} 58' S.$ $54^{\circ} 57' W.$ viser hvidt Gruppe-Blink, Te-Blink hver 8^s , Blink 1^s , Mørke 1^s , Blink 1^s , Mørke 5^s . Synsvidde: 15 Sm.
(E. f. S. Nr. 8/496 1936.)
1097. Ecuador. Isla la Plata. Oplysning om Fyr.
(N. f. S. Nr. 15/1502. Berlin 1936.)
Isla la Plata Fyr paa c. $1^{\circ} 16' S.$ $81^{\circ} 06' W.$ viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 18^s .
(E. f. S. Nr. 13/919 1936.)
1098. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt Anduvning. Duxbury Reef. Lys- og Fløjtetønde forandret.
(N. t. M. Nr. 13/782. Washington 1936.)
Duxbury Reef Lys- og Fløjtetønde 1 DR paa c. $37^{\circ} 52' N.$ $122^{\circ} 42' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s .

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1099. (T). Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Port Malamocco. Trafikbestemmelser.
(N. t. M. Nr. 676. London 1936.)
Indtil videre skal alle Skibe, der benytter *Malamocco* Løbet, passere mellem Flaaden og Tønden, der er udlagt i Nærheden af Løbets Midtlinie. Om Natten er Flaaden og Tønden forsynet med henholdsvis en rød og en grøn Lanterne.
Al Passage udenfor Tønden og Flaaden er forbudt.
c. 45° 20' N. 12° 20' E.
1100. Grækenland. Eleusis Bugt. Vrag.
(N. t. M. Nr. 675. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 37° 59' N. 23° 25' E., 0,63 Sm 286° fra *Phaneromene* Kloster.
1101. Tyrkiet. Dardanellerne. Cape Helles. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 688. London 1936.)
Cape Helles Fyr paa c. 40° 03' N. 26° 11' E. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 5^s. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pejll. fra 333° til 10°. 2. Hvidt i Pejll. fra 10° til 333°.
1102. Syrien. Alexandretta. Fyr atter tændt.
(N. f. S. Nr. 16/1601. Berlin 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa c. 36° 36' N. 36° 09' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 4/188 1935.)

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

1103. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Satan's Gap. Dybde over Vrag.
(N. t. M. Nr. 678. London 1936.)
Mindste Dybde over Vraget, der ligger sunket paa c. 30° 27' N. 48° 05' E., 0,29 Sm 22° fra *Haji Ebrahim's* Hus, er 8,2m.
1104. Persiske Bugt. Jask Bugt. Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 691. London 1936.)
Cape Jask hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 25° 38' N. 57° 45' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 10/674 1936.)
1105. Afrika E.-Kyst. Lamu. Fyr forandret. Baaker opført. Baake og Radiomaster fjernet. Tønder udlagt.
(N. t. M. Nr. 665. London 1936.)
1. Det hvide, faste Fyr paa c. 2° 18' S. 40° 55' E., c. 0,2 Sm S. for *Shella*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s. Synsvidde: 17 Sm. Fyret er ubevogtet.
2. Baaker er opført henholdsvis 0,55 Sm 158°, 0,52 Sm 156°, 0,65 Sm 75° og 0,14 Sm 33° fra (1).
3. Baaken c. 1,95 Sm 344° og Radiomasterne c. 1 Sm 340° fra (1) er fjernet.
4. En rød Stumptønde er udlagt paa hvert af følgende Steder:
0,75 Sm 33°, 1,28 Sm 10°, 1,85 Sm 354° og 2,08 Sm 343° fra (1).
5. En sort og hvid, lodret stribet Stumptønde med Ballon er udlagt 2,63 Sm 346° fra (1).
(E. f. S. Nr. 2/136 1936.)
1106. Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Cape Recciffe Fyr. Oplysning om Fyr.
(N. f. S. Nr. 16/1558. Berlin 1936.)
Cape Recciffe Fyr paa c. 34° 02' S. 25° 42' E. viser hvidt og rødt, fast Lys med Et-Blink. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pejll. fra 162° til 190°. 2. Hvidt i Pejll. fra 190° til 162°. Synsvidde: 15 Sm.

1107. (T). **Lakkediverne. Kiltan Island. Fyr midlertidig forandret.**
(N. t. M. Nr. 692. London 1936.)
Det hvide, faste Fyr paa N.-Enden af *Kiltan Island* paa c. 11° 30' N. 73° 00' E. er midlertidig erstattet med et hvidt, fast Fyr med temmelig ringe Lysevne.
1108. **Ceylon W.-Kyst. Mount Lavinia. Ledefyr tændt.**
(N. f. S. Nr. 16/1564. Berlin 1936.)
Følgende Ledefyr er tændt:
a. Forfyr, rødt, fast Fyr, paa c. 6° 51' N. 79° 52' E., c. $\frac{3}{4}$ Sm N. for *Mount Lavinia*.
Flammens Højde: 9,1 m. Hvid Betonbaake.
b. Bagfyr, rødt, fast Fyr, 55 m 99° fra Forfyret. Flammens Højde: 10,7 m.
Fyret er anbragt paa en Kokospalme.
Fyrene er overet i Pejling 99°.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1109. **Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Batu Islands. Bojo Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 693. London 1936.)
Bojo Island Fyr er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, (To-Blink hver 21 s.
Synsvidde: 26 Sm.
c. 0° 38' S. 98° 31' E.
(E. f. S. Nr. 10/677 1936.)
1110. **Sunda Øerne. Macassar Stræde. Skær.**
(N. t. M. Nr. 712. London 1936.)
Et Skær, der er tørt ved Lavvande, rapporteres at ligge paa 3° 11' (00") S. 118° 26' (00") E.
1111. **Fransk Indokina. Annam. Vung Moë Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. f. S. Nr. 16/1569. Berlin 1936.)
Vung Moë Fyr paa c. 14° 15' N. 109° 11' E. hedder nu *Vung Vhoi* Fyr og viser hvidt Et-Blink hver 7 s, Blink 3 s, Mørke 4 s. Synsvidde: 16 Sm.
1112. **Australien. Bass Stræde. Flinders Island. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 715. London 1936.)
Dybden 6,9 m, der i Kortet er angivet paa c. 40° 03' S. 147° 55' E., 2,9 Sm 154° fra *Emita* Radiomast, skal rettes til 4,1 m (Sand).
1113. **Syd Australien. Spencer Bugt. Franklin Harbour. Ledefyr tændt. Lystønder inddraget.**
(N. t. M. Nr. 108. London 1936.)
I. a. Bagfyr, hvidt Et-Blink hver 1½ s, paa E.-Kysten af *Entrance Island* paa 33° 43' (30") S. 136° 58' (00") E. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyrpæl med hvid Trekant. Fyret er ubevogtet.
b. Forfyr, rødt Et-Blink hver 3 s, 0,525 Sm 150° fra (a). Flammens Højde: 8,5 m. Synsvidde: 5 Sm. Pælekonstruktion med rød Trekant. Fyret er ubevogtet.
II. Lystønderne henholdsvis c. 2,1 Sm 147° og 0,8 Sm 160° fra (I a) er permanent inddraget.
1114. **New Guinea. Shortland Reef. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 699. London 1936.)
Paa N.-Spidsen af *Shortland Reef* er paa c. 10° 30' S. 151° 09' E., 3,25 Sm 62° fra SE.-Enden af *Shortland Island* tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3 s. Flammens Højde: 7,3 m. Synsvidde: 8 Sm. Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 37/2218 1935.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1115. (T). Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.
(N. t. M. Nr. 719. London 1936.)
Fra Sejslsæsonens Begyndelse og indtil Ruten er klar for Is, vil en Ispatrouille blive opretholdt i *St. Lawrence Bugt*.
Ispatrouilleskibet har faaet tildelt Kaldesignal VCQP.
En regelmæssig Telegrammeddelelse, der omfatter Oplysning om Istilstanden fra *Cape Race* til *Quebec* samt den Rute, det anbefales at følge, sammensættes hver 4. Time, begyndende Kl. 0500 G. M. T., og holdes klar til øjeblikkelig Udsendelse pr. Radiotelegraf til Skibe, der anmoder derom.
Meddelelsen udsendes ogsaa af VCQP 2 Gange daglig, som følger:
Kl. 0100 og Kl. 1300. Bølgelængde: 185 kc/s (1621 m). Type: A₂. Forud for Meddelelsen udsendes Bogstaverne CQ paa Bølgelængde 500 kc/s (600 m).
Angaaende yderligere Detailler vedrørende Ispatrouilletjenesten henvises til den engelske *List of Wireless Signals*.
Cape Race: c. 46° 39' N. 53° 04' W.

1116. Tyskland. Norddeich. Oceanvejmeldinger.
(N. f. S. 5 Nr. 14/1423. Berlin 1936.)
I Tiden fra den 15. April—14. September d. A. udsendes Oceanvejmeldingerne fra *Norddeich Radio* (DAN) paa 53° 36' 26" N. 7° 08' 32" E. Kl. 1100 G. M. T. paa Bølgelængde 12745 kc/s (23,54 m) i Stedet for som tidligere paa 11340 kc/s (26,46 m).
Den samtidige Udsendelse paa Bølgelængde 131 kc/s (2290 m) er uforandret.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller
Bogs Nr.
- England:*
- N 3822 Philippine Islands. — Sibuyan and Visayan seas from Tablas to Bantayan Island.
Limits: Lat. 11° 14' 00" N. — 12° 23' 00" N.
Long. 121° 58' 39" E. — 123° 45' 00" E.
- N 3825 Philippine Islands. — Camotes sea with Kanigao channel.
Limits: Lat. 9° 40' 44" N. — 11° 26' 00" N.
Long. 123° 50' 36" E. — 125° 00' 34" E.
- R 498 Anchorages on east coast of Australia.
R 506 Brazil. — Port of Bahia.
R 1844 Borneo. — Brunei bay and approaches.
R 5003 Mooring and manoeuvring board for Fleet purposes.
R 5102 Mooring and manoeuvring board for Fleet purposes.
R 198 Italy. — Policastro to Cape Santa Maria di Leuca.
R 305 Gulf of St. Lawrence. — Great Mecatina island to Pashashibu point.
R 2153 Strait of Malacca. — Port Swettenham.
- Tyskland:*
- R D. 334 Schelde—Mündungen.
N Gezeitentafeln für das Jahr 1937.
Band I: Europäische Gewässer.
— II: Aussereuropäische Gewässer.
R A. Nautischer Funkdienst, Ausgabe, 1936.
B. Nautischer Funk-Sprechdienst, Ausgabe 1936.

Tillæg.

I. Østersøen.

1117. Østersøen. Gulstav SW. Lystønde i Drift.

Føreren af Dampskibet *Rhea* af *Amsterdam* rapporterer den 20. April d. A. at have passeret en rød, konisk Lystønde med kugleformet Topbetegnelse og visende Blink c. hver 3^s. paa c. 54° 37' N. 10° 34' E.

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

1118. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 21. April d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,1 m i E.-Siden af Renden, 6,1 m i Midten af Renden og 3,6 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13¹/₄' E.
(E. f. S. Nr. 10/686 1936.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1119. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Moesgaard. Oplysning om Dampskibsbro.

Ud for *Moesgaard* har A/S „Turisten“, *Aarhus*, ladet opføre en Dampskibsbro paa 56° 05' (24") N. 10° 15' (10") E. Broens Længde er c. 50 m og Bredden 1,8 m. Broen ender med et 15 m langt og c. 6 m bredt Brohoved. Dybden ved Brohovedet er c. 2,8 m.
(Kort Nr. 252, 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 162, Havnelods, Side 130.)

1120. Norge. Skagerrak. Vestfjorden-Tønsberg. Lystønde udlægges.

(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1936.)

I Slutningen af April d. A. vil en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s, Blink c. 0,5^s, Mørke c. 4,5^s, blive udlagt paa den røde Tøndes Plads paa 59° 16' 14" N. 10° 23' 22" E. i W.-Enden af Renden fra *Vestfjorden* til *Tønsberg*.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1121. Norge. Varangerfjorden. Vadsø Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1936.)

Taagesignalet ved *Vadsø* Fyr paa c. 70° 04' N. 29° 44' E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 11/724 1936.)

1122. Tyskland. Amrum. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 16/1538. Berlin 1936.)

Amrum Bagfyr paa c. 54° 38' N. 8° 21' E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 50^s, Blink 2,25^s, Mørke 10,25^s, Blink 2,25^s, Mørke 10,25^s, Blink 2,25^s, Mørke 22,75^s. Synsvidde: 21 Sm. Middellysevne: 31 Sm. Fyret lyser, som følger:

Rødt i Pejll. fra 294°₆ til 326°₃, iverigt hvidt.
(E. f. S. Nr. 13/900 1936. Kort Nr. 264.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 29. April 1936.

Nr. 17.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnemont 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:

Den danske Havnelods. 12. Udgave 1936. Pris: Kr. 4,00. (Sluttet Februar 1936. Incl. E. f. S. Nr. 7 for 1936).

Annulleret er: *Den danske Havnelods*. 11. Udgave 1928.

I. Østersøen.

1123. Danmark. Gedser Rev Fyrskib genudlagt.

Gedser Rev Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c. 54° 27' N. 12° 11' E. og Reservefyrskibet inddraget.
(E. f. S. Nr. 14/1012 1936.)

1124. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Indløb. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 17/1196. Stockholm 1936.)
Den sorte Stage med 1 Ballon paa 56° 07',₈₀ N. 14° 52',₄₆ E. ved Grunden *Lakknalarna* er flyttet til 56° 07',₈₀ N. 14° 52',₇₀ E.

1125. Sverige S.-Kyst. Tärnö Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 17/1195. Stockholm 1936.)
Klokketønden *Tärnö* paa c. 56° 06' N. 14° 58' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 49/2828 1935.)

1126. Sverige. Lagnöström—Ettersundet. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 17/1193. Stockholm 1936.)
En Stage er udlagt paa 58° 24',₀₆ N. 16° 45',₃₀ E., ved E.-Siden af en 3 m Grund.

1127. Sverige. Arkö—Häradsjär. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 17/1192. Stockholm 1936.)
Lystønden *Södra Espskärsgrundet* paa c. 58° 14' N. 16° 54' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 7/384 1936.)

1128. Sverige. Arkö—Kättilö. Sømærker udlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1191. Stockholm 1936.)
Nedennævnte nye Sømærker er udlagt:
1. En Stage med Kost paa $58^{\circ} 16'_{,89}$ N. $16^{\circ} 56'_{,08}$ E., ved W.-Siden af en $4,5$ m Grund.
2. En Stage paa $58^{\circ} 14'_{,96}$ N. $16^{\circ} 53'_{,98}$ E., ved E.-Siden af en 6 m Grund.
1129. Sverige. Arkö—Kättilö. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 17/1190. Stockholm 1936.)
1. En Stage er udlagt paa $58^{\circ} 18'_{,42}$ N. $16^{\circ} 57'_{,83}$ E.
2. Stagen paa $58^{\circ} 18'_{,38}$ N. $16^{\circ} 57'_{,88}$ E. forbliver indtil videre paa sin Plads, men vil senere blive inddraget.
1130. Sverige. Arkö—Mem. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 17/1189. Stockholm 1936.)
Stegeborg Fyr paa c. $58^{\circ} 27'$ N. $16^{\circ} 36'$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 6/313 1936.)
1131. Sverige. Arköleden. Arkö Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 17/1269. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Arkö yttre c. $58^{\circ} 28'$ N. $16^{\circ} 58'$ E. *Arkö inre*.
(E. f. S. Nr. 10/611 1936.)
1132. Sverige. Norra Fällbådan Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1288. Stockholm 1936.)
Lystønden *Norra Fällbådan* paa c. $58^{\circ} 27'$ N. $17^{\circ} 06'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 10/615 1936.)
1133. Sverige. Bråviken. Nävekvarn—Lönö. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 17/1187. Stockholm 1936.)
Stagen med Kost paa $58^{\circ} 36'_{,72}$ N. $16^{\circ} 46'_{,90}$ E. er ombyttet med en Stage.
1134. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1186 og 17/1266. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Tilljandersknall c. $58^{\circ} 45'$ N. $17^{\circ} 50'$ E. *Inre Triklubbgrund*. *Stora Vindåsen*.
(E. f. S. Nr. 8/453 1936.)
1135. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamn Anduvning. Revengegrundet Lys- og Fløjtetønde i Uorden.
(U. f. s. Nr. 17/1266. Stockholm 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Revengegrundet* paa c. $59^{\circ} 15'$ N. $19^{\circ} 01'$ E. lyser for Tiden med uregelmæssig Fyrkarakter. Den vil snarest blive bragt i Orden.
1136. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Leden. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 17/1264. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Herosgrund c. $60^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 17'$ E. *Mellanskansrännan*. *Bomhusgrundet*. *Sörgrundet*.
(E. f. S. Nr. 2/95 1936.)
1137. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Finngrundet* paa c. $61^{\circ} 04'$ N. $18^{\circ} 40'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/459 1936.)

1138. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 17/1183 og 17/1184. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Normaling, yttre og inre c. 63° 34' N. 19° 29' E. Kyrkhälludden. Järnäs Sandö. Reveln, östra og västra. Holmögdåd. Bredskärsgrund, södra og norra. Umeå uthamn, yttre og inre. Långhalsudd. Bredskär, södra og norra. Fjärdgrund.
(E. f. S. Nr. 6/315, 7/390 og 7/391 1936.)
1139. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodekontoret i Åbo.)
Fyrskibet *Rauma* paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 4/267 1936.)
1140. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Keskekallio (Medelklubb).
Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 11/469. Helsingfors 1936.)
Keskekallio (Medelklubb) Fyr paa c. 60° 42' N. 21° 03' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 10/622 1936.)
1141. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 11/425. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Katajanokka (Skatudden) c. 60° 10' N. 24° 59' E. Mustikkamaa (Blåbärslandet) övre og nedre. Högholmskobben.
(E. f. S. Nr. 9/543 og 11/701 1936.)
1142. Finland. Finske Bugt. Söderskär Lodsudkigsstation atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 11/426. Helsingfors 1936.)
Söderskär Lodsudkigsstation er atter i Virksomhed. c. 60° 07' N. 25° 25' E.
(E. f. S. Nr. 6/326 1935.)
1143. Finland. Finske Bugt. Kalbådagrund Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodekontoret i Helsingfors.)
Fyrskibet *Kalbådagrund* paa c. 59° 58' N. 25° 36' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 6/327 1936.)
1144. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Lovisa. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 11/467. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Hudö övre c. 60° 21' N. 26° 16' E. Hudö nedre. Myrörn. Fanstnäs. Monäs övre. Monäs nedre. Lovisasten. Lökhholm.
(E. f. S. Nr. 7/398 1936.)
1145. Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 11/430. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Veitikari c. 60° 16' N. 27° 14' E. Kivikari.
(E. f. S. Nr. 7/399 1936.)
1146. Finland. Finske Bugt. Kuorsala. Uuras. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 11/428, 11/429 og 11/431. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Mustamaa norra og södra c. 60° 27' N. 27° 32' E. Pisinsaari. Lilla Fiskaren. Halli. Kiuseri. Vulkko. Hemminginletto. Rödholm. Pukkio. Santio. Parrio. Ristniemi. Oritsaari.
(E. f. S. Nr. 6/328 1936.)
1147. Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 11/432. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Itäpaalu c. 60° 38' N. 28° 35' E. Patteri övre og nedre. Ravansaari övre og nedre. Humallahti övre og nedre. Pinkeli. Tapola. Uuraanportti norra og södra. Tuppuransaari. Kuninkaansaari.
(E. f. S. Nr. 6/329 1936.)

1148. **Finland. Finske Bugt. Viipuri—Uuras. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 11/433. Helsingfors 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Turunsilta c. 60° 43' N. 28° 44' E. *Viipuri (Viborgs) övre og nedre. Ämmänpaalu. Ämmänkivi. Kuposenkivi. Kuposensaari. Pikarbuoto. Leppäbuoto. Sekundankivi. Kilpi-saari övre og nedre.*
 (E. f. S. Nr. 6/330 1936.)
1149. **Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 11/427. Helsingfors 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Virtaniemi c. 60° 21' N. 28° 37' E. *Kuninkaanniemi övre og nedre. Alvatinniemi. Ruonti. Verkkuloto. Särkkäluoto.*
 (E. f. S. Nr. 6/331 1936.)
1150. **Finland. Finske Bugt E.-lige Del. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.**
 (U. f. s. Nr. 11/434. Helsingfors 1936.)
 Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:
Koivisto. Uuras. Kuuskeri. Kuorsalo.
 (E. f. S. Nr. 6/332 1936.)
1151. **Estland. Sommerafmærkning.**
 (N. t. M. Nr. 3/16. Tallinn 1936.)
 Genudlægningen af Sommerafmærkningen i *estniske* Farvande er i fuld Gang.
1152. **Estland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.**
 (N. t. M. Nr. 3/12. Tallinn 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Narva-Joesuu c. 59° 28' N. 28° 03' E. *Narva. Valaste. Mahu. Kunda. Vergi. Käsmu. Mohni. Loksa. Hara. Juminda. Salmistu. Ihasalu.*
 (E. f. S. Nr. 4/223 og 9/550 1936.)
1153. (T). **Estland. Finske Bugt. Tallinnamadal. Fyrskib midlertidig udlagt.**
 (N. t. M. Nr. 3/15. Tallinn 1936.)
 Fyrskibet *Reserv* er midlertidig udlagt paa Fyrskibet *Tallinn*s Station paa c. 59° 43' N. 24° 43' E. Fyrkarakteren er som i Hovedfyrskibet. Taagesignal afgives med Sirene: Et-Stød hver 30^s, Stød 5^s, Pause 25^s.
 (E. f. S. Nr. 9/551 1936.)
1154. **Estland. Finske Bugt. Lystønder genudlagt.**
 (N. t. M. Nr. 3/13 og 3/14. Tallinn 1936.)
 Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Aegna c. 59° 36' N. 24° 43' E. *Vahemadal. Suurup. Nordväina.*
 (E. f. S. Nr. 9/552 1936.)
1155. **Estland. Østersøen. Fyr atter tændt.**
 (N. t. M. Nr. 3/12. Tallinn 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Luidja c. 58° 56' N. 22° 24' E. *Lõu.*
 (E. f. S. Nr. 9/554 1936.)
1156. **Estland. Moon Sund. Fyr atter tændt.**
 (N. t. M. Nr. 3/12. Tallinn 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Norrby c. 59° 02' N. 23° 20' E. *Ramsi. Hobulaid. Paralepa. Haapsalu. Hobulaid. S. Harilaid. Heltermaa. Rohuküla. Orissaar. Triigi. Rauqi. Kessu. Virtsu. Viirelaid.*
 (E. f. S. Nr. 4/226 og 9/555 1936.)
1157. **Estland. Moon Sund. Lystønder genudlagt.**
 (N. t. M. Nr. 3/14. Tallinn 1936.)
 Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Soolaraku c. 58° 58' N. 23° 07' E. *Pimukse. Kumari. Rauqi. Kessu. Viinakari.*
 (E. f. S. Nr. 51/2954 1935.)

1158. **Estland. Kassar Vig. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 3/12. Tallinn 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Soru c. $58^{\circ} 42' N.$ $22^{\circ} 30' E.$ *Ennaste.*
(E. f. S. Nr. 4/227 1936.)
1159. **Estland. Riga Bugt. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 3/12. Tallinn 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kübassaar c. $58^{\circ} 26' N.$ $23^{\circ} 18' E.$ *Abruka. Roomassaar. Kihnu. Sorju. Manilaid.*
(E. f. S. Nr. 4/228 og 9/556 1936.)
1160. **Estland. Riga Bugt. Ipsi Lystønde genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 3/14. Tallinn 1936.)
Lystønden *Ipsi* paa c. $58^{\circ} 16' N.$ $23^{\circ} 46' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 51/2955 1935.)
1161. **Estland. Riga Bugt. Pärnu Bugt. Fyr atter tændt. Lystønder genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 3/12 og 3/14. Tallinn 1936.)
1. *Pärnu* Ledefyr paa c. $58^{\circ} 23' N.$ $24^{\circ} 29' E.$ er atter tændt.
2. Følgende Lystønder er atter udlagt paa Station:
Pärnu c. $58^{\circ} 21' N.$ $24^{\circ} 27' E.$ Lystønden ved Vraget af Dampskibet *Balva*
paa c. $58^{\circ} 07' N.$ $24^{\circ} 14' E.$
(E. f. S. Nr. 51/2956 1935 og 4/229 1936.)
1162. **Tyskland. Femer Sund. Baaketønden Breiter Barg S. flyttet.**
(N. f. S. Nr. 17/1717. Berlin 1936.)
Baaketønden *Breiter Barg S.* er flyttet c. 200 m SW. efter og ligger nu paa $54^{\circ} 25' 32'' N.$ $11^{\circ} 02' 32'' E.$
(Kort Nr. 292, 298, 279 og 280.)
1163. **(P). Tyskland. Lübeck Bugt. Travemünde. Priwall Ledefyr forandres.**
(N. f. S. Nr. 17/1603. Berlin 1936.)
Den 22. Maj d. A. forandres *Priwall* Ledefyr, som følger:
1. Forfyret paa c. $53^{\circ} 58' N.$ $10^{\circ} 53' E.$, paa Hovedet af S.-Molen, flyttes 120 m i Retningen 220° mod Bagfyret, saaledes at Afstanden mellem de to Fyrbaaker, hvis Dagmærker bliver uforandret, udgør c. 300 m.
2. Begge Ledefyrene forandres til samtidig at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 16^s , Lys 3^s , Mørke 1^s , Lys 11^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: Forfyret 12 m, Bagfyret $22,5$ m. Synsvidde: Forfyret 12 Sm, Bagfyret $14,5$ Sm. Fyrene kommer til at lyse c. $2^{\circ},5$ paa begge Sider af Ledelinien.
3. Paa Hovedet af S.-Molen opstilles en Rørmast med en Straalekaster, der oplyser Molehovedet.
(Kort Nr. 292 og 279.)
1164. **Tyskland. Lübeck Bugt. Luftfyret atter tændt.**
(N. f. S. Nr. 17/1604. Berlin 1936.)
Nedennævnte Luftfyret er atter tændt:
Schürsdorf c. $54^{\circ} 00',0 N.$ $10^{\circ} 42',2 E.$ *Gr. Schlamin. Görtz.*
(E. f. S. Nr. 41/2397 1935.)
(Se Tillæg.)

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

1165. **(T). Danmark. Sundet. Skovshoved Havn. Forarbejder til ny Havn. Ramning af Pæle. Advarsel.**
I Anledning af Forarbejderne til den nye *Skovshoved* Havn er Ramningen af Pæle umiddelbart N. for den nuværende Havn paabegyndt i en Linie udgaaende fra den N.-lige Moles NE.-lige Hjørne og N. efter til en Afstand af c. 120 m.

Desuden er paabegyndt Ramningen af Pæle til Afsætningslinier, Prøvepæle m. m. paa den nye Havns Omraade indenfor en Linie, der fra lidt indenfor den N.-lige Moles Hoved gaar c. 100 m i NE.-lig Retning og derfra c. 550 m N. efter.

I de nævnte Omraader vil der kunne forventes at staa Pæle, som kun rager lidt over Vandet ved daglig Vandstand, ligesom der vil kunne henligge Rambukke, Flaader, Ankerbøjer o. l.

Pælene er ikke belyst om Natten.

A d v a r s e l. Paa Grund af ovenstaaende tilraades det alle Fartøjer, der passerer *Skovshoved* Havn, at holde sig mindst 100 m E. for Havnen.

Skovshoved Havn: c. 55° 45',₆ N. 12° 36',₃ E.

(Havnelods, Side 178.)

1166. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde midlertidig inddraget.

(U. f. s. Nr. 17/1214. Stockholm 1936.)

Lystønden *Malmö industrihamn Nr. 9* paa c. 55° 37',₅ N. 13° 00',₂ E. er inddraget for et Tidsrum af c. 3 Uger.

1167. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Karrebæksminde Kanal spærres midlertidig.

Paa Grund af Arbejder ved den nye Bro over *Karrebæksminde Kanal* vil al Sejlads gennem Kanalen være helt standset i Tiden fra den 1. Maj Kl. 1900 til den 4. Maj Kl. 0800 d. A.

Iøvrigt indskærpes tidligere Meddelelse om Sejlads gennem *Karrebæksminde Havn* m. v.

c. 55° 10½' N. 11° 38½' E.

(E. f. S. Nr. 1/30 1936.)

1168. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning paa de nedenanførte Dage, som følger:

Den 12. Maj d. A.: Fægtningsskydning med Gevær og Rekylgevær.

Den 15. Maj d. A.: Skydning mod Luftmaal med Rekylgeværer.

Den 19. Maj d. A.: Fægtningsskydning med Gevær og Rekylgevær.

Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/36 1936.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1169. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund N. Kronprins Frederiks Bro. Telefonkabel afmærket. Advarsel.

Som Afmærkning for et Telefonkabel, der er udlagt S. for *Kronprins Frederiks Bro*, er rammet 2 Pæle forsynet med hvide Skilte med rød Kant og mærket „Kabel“ paa henholdsvis 55° 50' (34") N. 12° 02' (48") E., 125 m S. for Broen og 55° 50' (32") N. 12° 02' (39") E., 97,₅ m S. for Broen.

A d v a r s e l. Man advares imod at fiske Kablet med Anker eller paa anden Maade.

(Kort Nr. 287. Danske Lods, Side 203, Havnelods, Side 67.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen

1170. Tyskland. Elben. Brunshausen Stormvarselstation skiftet Navn.

(N. f. S. Nr. 17/1627. Berlin 1936.)

Den tidligere Stormvarselstation *Brunshausen* paa c. 53° 38' N. 9° 31' E. benævnes fremtidig *Stadersand*.

1171. **Belgien. Wester Schelde. Wandelaar. Fyrskibs og Tøndes Plads.**
 (N. f. S. Nr. 14/1424. Berlin 1936.)
 1. *Wandelaar* Fyrskib ligger paa $51^{\circ} 22' 12''$ N. $3^{\circ} 00' 18''$ E.
 2. Den røde og sorte, vandret stribede Tønde med Tværtræ, S. for en 4,7 m Pulle, ligger paa $51^{\circ} 22' 36''$ N. $3^{\circ} 02' 00''$ E.
 (Kort Nr. 264.)
1172. **England. Themsen Munding. Oaze Deep. West Oaze Lystønde flyttet.**
 (N. t. M. Nr. 13. Trinity House, London 1936.)
West Oaze Lystønde er paa Grund af Forandringer i Farvandet flyttet til c. $51^{\circ} 29' N.$ $0^{\circ} 56\frac{1}{2}' E.$ i 12,8 m Vand 2,69 Sm 148° fra den SE-lige Baake ved den maalte Mil.
1173. **England. Themsen. Shornmead Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 14. Trinity House, London 1936.)
Shornmead Fyr paa c. $51^{\circ} 27' N.$ $0^{\circ} 27' E.$ er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,75^s$, Mørke $1,50^s$, Blink $0,75^s$, Mørke $7,00^s$. Iøvrigt uforandret.
 (E. f. S. Nr. 12/812 1936.)
- (Se Tillæg.)

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

1174. **Frankrig. Port-en-Bessin. Taagesignal atter i Virksomhed.**
 (A. a. N. Nr. 16/1001. Paris 1936.)
 Taagesignalet ved *Port-en-Bessin* Forfyr paa c. $49^{\circ} 21' N.$ $0^{\circ} 45',0 W.$ er atter i Virksomhed.
 (E. f. S. Nr. 14/973 1936.)
1175. **Frankrig. Saint-Quay-Portrieux. Baake genopført.**
 (A. a. N. Nr. 14/1002. Paris 1936.)
 Baaken *Grandes Moulières de Saint-Quay* paa c. $48^{\circ} 39',8 N.$ $2^{\circ} 49',9 W.$ er genopført.
 (E. f. S. Nr. 3/183 1936.)
1176. **(P). Frankrig. Ile de Sein. Radiofyr forandres.**
 (A. a. N. Nr. 14/868. Paris 1936.)
Ile de Sein Radiofyr paa $48^{\circ} 02' (39'') N.$ $4^{\circ} 52' (04'') W.$ er for Tiden ude af Virksomhed paa Grund af, at Radiofyret forandres, som følger:
 Bølgelængde: $315,5$ kc/s (951 m) A 2 (mod. 950). Rækkevidde: 100 Sm. Klartvejsudsendelser: 4 Udsendelser pr. Time ved det 16^m , 22^m , 46^m og 52^m .
1177. **(P). England W.-Kyst. Godrevy Fyr forandres.**
 (N. t. M. Nr. 12. Trinity House, London 1936.)
 Omkring den 19. Maj d. A. vil den røde Lysvinkel i *Godrevy* Fyr paa c. $50^{\circ} 14' N.$ $5^{\circ} 24' W.$ blive udvidet fra Pejling 107° til 101° , saaledes at Fyret kommer til at lyse, som følger:
 1. Hvidt i Pejl. fra c. 22° til 101° . 3. Hvidt i Pejl. fra 145° til c. 272° .
 2. Rødt i — — — 101° — 145° .
1178. **(T). Irland E.-Kyst. Belfast. Fyr midlertidig slukket.**
 (N. t. M. Nr. 740. London 1936.)
 Det hvide Blinkfyr paa c. $54^{\circ} 37' N.$ $5^{\circ} 54' W.$, paa NE.-Enden af *West Twin Island*, er for Tiden slukket.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1179. (T). Færøerne. Bordo. Klaksvig. Havnearbejder. Advarsel.

Af Hensyn til det under Arbejde værende Havneanlæg i *Klaksvig* advares Skibe mod at sejle inden for den i nævnte Havn værende Ankerfyrlinie uden kendt Mand om Bord. Der vil blive gjort Erstatningskrav gældende for den Skade, der ved Paasejling maatte forvoldes paa søsatte Sænkekasser, Beddingsanlæg eller Entreprenørmateriel.

c. 62° 14' N. 6° 35' W.

(Kort Nr. 224 og 208. Færøske Lods, Side 74.)

1180. Frankrig. Loire Maritime. Donges Anlægsbro for Tankskibe. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 16/995. Paris 1936.)

De røde, faste Fyr paa hver af de yderste Duc d'Alber ved *Donges* Anlægsbro for Tankskibe er forandret til grønne, faste Fyr. c. 47° 17',₉ N. 2° 05',₁ W.

1181. Frankrig. La Rochelle. Ledefyr forandret.

(A. a. N. Nr. 16/999. Paris 1936.)

La Rochelle Ledefyr er forandret, som følger:

a. Forfyret er forandret til at vise rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 8^s, Lys 4,₅^s, Mørke 1^s, Lys 1,₅^s, Mørke 1^s. Synsvidde: 15 Sm. c. 46° 09',₄ N. 1° 09',₁₁ W.

b. Bagfyret, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 8^s, har faaet en Synsvidde af 16 Sm.

De to Fyr formærkes samtidig.

(E. f. S. Nr. 13/907 1936.)

1182. (P). Frankrig. Biscarosse. Lystønde udlægges.

(A. a. N. Nr. 14/870. Paris 1936.)

En sort- og rødtribet Lystønde med Ballon, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s, Blink 1,₅^s, Mørke 1,₅^s, Blink 1,₅^s, Mørke 4,₅^s, vil i Løbet af den nærmeste Tid blive udlagt paa c. 44° 23',₉ N. 1° 30',₉ W., ved W.-Spidsen af *Biscarosse* Skydeplads.

1183. (P). Spanien W.-Kyst. Vigo Anduvning. Ledefyr tændes.

(N. t. M. Nr. 725. London 1936.)

I. I Løbet af den nærmeste Tid oprettes følgende nye Ledefyr:

a. Forfyret, hvidt Lys med En-Formærkelser hver 1^s, paa *Cape del Home* paa 42° 15' 10" N. 8° 52' 25" W. Flammens Højde: 37 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt, rundt Taarn.

b. Bagfyret, hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3^s, paa *Punta Subrido*, 814 m 129° fra (a). Flammens Højde: 52 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt, rundt Taarn.

II. Naar de i (I) nævnte Fyr er tændt, nedlægges de hvide Lysvinkler i Fyrene *Punta Robaleira* og *Punta de Monte Agudo*, og *Punta Robaleira* Fyrbygning males rød.

1184. Portugal. Leixoes. Lodstvang.

(U. f. s. Nr. 17/1228. Stockholm 1936.)

Det er strængt forbudt at løbe ind i *Leixoes* Havn uden Lods, særlig naar det internationale Signal KXX (Gaa ikke ind uden Lods) er hejst.

c. 41° 11' N. 8° 42' W.

1185. Afrika W.-Kyst. Bonny Floden. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 743. London 1936.)

En sort Lystønde „No. 5 A“, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa c. 4° 32' N. 7° 12' E., 1,₈₇ Sm 50° fra *Allan Point* Baake.

1186. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Norfolk. Tidssignal nedlagt.

(N. t. M. Nr. 707. London 1936.)

Tidssignalet paa c. 36° 51' N. 76° 17' W., tæt E. for *Town Point*, er nedlagt.

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

1187. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida Reefs. Key West. Tidssignal nedlagt.
(N. t. M. Nr. 706. London 1936.)
Tidssignalet paa c. $24^{\circ} 33' N.$ $81^{\circ} 48' W.$, paa *Key West*, er nedlagt.
1188. Honduras N.-Kyst. Tela Bugt. Radiofyr oprettet.
(N. t. M. Nr. 705. London 1936.)
Ved *Tela Fyr* paa c. $15^{\circ} 47' N.$ $87^{\circ} 31' W.$ er oprettet et Radiofyr, Kaldesignal HRC. Bølgelængde: 310 kc/s (968 m).
Signalet er:
Bogstavet C 10^m.
Pause 50^m.
Periode 1^t.
Signalet afgives i Tiden fra Kl. 0100 til Kl. 1300 hver Time, begyndende 5^m. over helt Klokkeslæt, og endvidere efter Anmodning.
1189. Brasilien. Porto de Antonina. Afmærkning forandret.
(A. a. N. Nr. 22. Rio de Janeiro 1936.)
Tønden paa c. $25^{\circ} 30' S.$ $48^{\circ} 40' W.$, 1,1 Sm 315° fra N.-Spidsen af *Ilha do Teixeira*, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s.
1190. Brasilien. Ilha dos Lobos. Nyt Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 21. Rio de Janeiro 1936.)
Paa Toppen af *Ilha dos Lobos* er paa c. $28^{\circ} 28' S.$ $48^{\circ} 43' W.$ tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 47 m. Synsvidde: 7 Sm. En rød Jernkonstruktion.
1191. Chile. Puerto Yana. Vrag.
(N. t. M. Nr. 751. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. $37^{\circ} 23' S.$ $73^{\circ} 40' W.$, 0,319 Sm 170° fra Hovedet af *Punta Arenas Mole*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1192. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Viareggio Red. Vrag.
(A. a. N. Nr. 89/205. Genua 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. $43^{\circ} 48' N.$ $10^{\circ} 10' E.$, SW. for *Viareggio*.
1193. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Civitavecchia. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 90/212. Genua 1936.)
Civitavecchia Fyr paa c. $42^{\circ} 05' N.$ $11^{\circ} 47' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,24^s, Mørke 2,26^s, Blink 0,24^s, Mørke: 7,26^s. Synsvidde: 17 Sm. Lysevne: c. 30 Sm.
1194. Italien W.-Kyst. Ostia a Mare Red. Vrag.
(A. a. N. Nr. 90/219. Genua 1936.)
En Uddybningsmaskine ligger sunket paa c. $41^{\circ} 44' N.$ $12^{\circ} 13' E.$, 1 Sm 180° fra *Fiumara Grande Fyr*. Vraget ligger farligt for Sejladsen.
1195. Italien S.-Kyst. Catanzaro Marina. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 82/181. Genua 1936.)
Catanzaro Marina Fyr paa c. $38^{\circ} 49' N.$ $16^{\circ} 37' E.$ er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 2^s, Mørke 3^s.

- 1196. Italien S.-Kyst. Golfo di Taranto. Capo Cimiti.**
(A. a. N. Nr. 82/183. Genua 1936.)
Pynten paa $38^{\circ} 57' 10''$ N. $17^{\circ} 10' 15''$ E. har faaet Navnet *Capo Cimiti*.
- 1197. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Manfredonia Red. Vrag.**
(A. a. N. Nr. 90/213. Genua 1936.)
Et Sejlskib, hvorfra to Master rager henholdsvis 1,5 og 2,0 m over Vandet, ligger sunket paa c. $41^{\circ} 38'$ N. $16^{\circ} 00'$ E., 5,9 Sm 214° fra *Mallinata* Fyr. Vraget ligger farligt for Sejladsen.
- 1198. (T). Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Ancona. Fyr midlertidig forandret.**
(A. a. N. Nr. 83/194. Genua 1936.)
Monte Cappuccini Fyr paa c. $43^{\circ} 37'$ N. $13^{\circ} 31'$ E. viser indtil videre hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 24^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $14,7^s$. Synsvidde: c. 14 Sm.
- 1199. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Port Malamocco. Lodstvang.**
(A. a. N. Nr. 93/220. Genua 1936.)
Paa Grund af de i Gang værende Arbejder i *Malamocco* Løbet begynder Lodstvangen for Skibe til *Malamocco* Havn 500 m udenfor Munden af Løbet.
c. $45^{\circ} 20'$ N. $12^{\circ} 20'$ E.
(E. f. S. Nr. 16/1099 1936.)
- 1200. Italien. Adriaterhavet. Golfo di Trieste. Punta Sdobba Fyr atter tændt.**
(A. a. N. Nr. 88/197. Genua 1936.)
Punta Sdobba Fyr, der i længere Tid har været slukket paa Grund af Fyrets Ødelæggelse af Søen, er atter tændt.
c. $45^{\circ} 43'$ N. $13^{\circ} 34'$ E.
- 1201. Rusland. Sorte Hav. Novorossisk Bugt. Vrag fjernet.**
(N. t. M. Nr. 742. London 1936.)
Vraget, der laa farligt for Sejladsen paa c. $44^{\circ} 42'$ N. $37^{\circ} 50'$ E., 2,65 Sm 306° fra *Penai Point* Fyr, er fjernet.
- 1202. Tunis. Sfax Anduvning. Kerkennah Banke. Lystønde forandret.**
(A. a. N. Nr. 16/1000. Paris 1936.)
Den koniske Topbetegnelse paa Lystønde Nr. 4 paa c. $34^{\circ} 52',3$ N. $11^{\circ} 47',1$ E. er fjernet.
- 1203. Tunis. Sfax Anduvning. Vrag afmærket.**
(A. a. N. Nr. 16/1000. Paris 1936.)
En grøn Spirtønde mærket „*Overda*“ er udlagt c. 30 m SE. for Vraget af *Overda*, hvorover mindste Dybde ved Lavvande er 3,9 m. c. $34^{\circ} 42',6$ N. $10^{\circ} 48'$ E.

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

- 1204. (T). Røde Hav. Masamarhu Island. Fyr midlertidig slukket.**
(A. a. N. Nr. 83/195. Genua 1936.)
Det rapporteres, at *Masamarhu* Fyr paa c. $18^{\circ} 50'$ N. $38^{\circ} 45'$ E. for Tiden er slukket.
- 1205. Røde Hav. Eritrea. Isola Difnein. Fyrtaarn ommalet.**
(A. a. N. Nr. 83/189. Genua 1936.)
Isola Difnein Fyrtaarn er malet halvt hvidt og halvt sort. c. $16^{\circ} 37'$ N. $39^{\circ} 19'$ E.

1206. Røde Hav. Eritrea. Assab Bay. Oplysning om Fyrbelysning.

(A. a. N. Nr. 88/203. Genua 1936.)

1. I Nærheden af *Ras Gombo* er paa $13^{\circ} 01' 23''$ N. $42^{\circ} 44' 56''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s . Synsvidde: 10 Sm. — I Tilfælde af Havari erstattes Fyret med et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 7 Sm.

2. Det hvide, faste Fyr paa Fortet *Ras Buja* er nedlagt.

3. Fyret paa *Assab Molehoved* er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Synsvidde: 5 Sm.

1207. Bengalske Bugt. Karnaphuli Floden Anduvning. Tønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 732. London 1936.)

Tønden ved *Karnaphuli* Floden Anduvning er flyttet c. $0,7$ Sm NE. efter til $22^{\circ} 13' 30''$ N. $91^{\circ} 36' 30''$ E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1208. Sunda Øerne. Sumatra W.-Kyst. Batu Islands. Sigata Island Fyr atter tændt.**

(N. t. M. Nr. 764. London 1936.)

Sigata Island Fyr paa c. $0^{\circ} 08'$ S. $98^{\circ} 12'$ E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 10/676 1936.)

1209. Hawaii Øerne. Hawaii. Hilo Bay. Kuhio Bay. Bagfyr flyttet.

(N. f. S. Nr. 16/1575. Berlin 1936.)

Bagfyret er flyttet til c. $19^{\circ} 44'$ N. $155^{\circ} 03'$ W., $0,27$ Sm 99° fra Forfyret.

XI. Bekendtgørelser m. m.**1210. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.**

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler:

Fra og med 1. Maj d. A. udsendes 2 Gange daglig en radiotelegraferet Avis for danske Søfarende. Udsendelsen foregaar over *Skamlebæk* Kl. 0100 G. M. T. paa Frekvensen 5725 kc/s ($52,4$ m) og Kl. 1130 G. M. T. paa Frekvensen 12295 kc/s ($24,4$ m). Sendetid for hver Udsendelse c. 25 Min. Første Udsendelse bliver altsaa 1. Maj 1936 Kl. 0100 G. M. T.

Avisen Kl. 1130 G. M. T. vil i alt væsentligt være en Gentagelse af den forudgaaende Kl. 0100 udsendte Avis.

(Danske Lods, Side 66.)

I. Østersøen.**1211. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib genudlagt.**

(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Grepen* paa c. $60^{\circ} 28'$ N. $18^{\circ} 18'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 6/370 1936.)

1212. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Västra Banken* paa c. $60^{\circ} 54'$ N. $17^{\circ} 56'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 7/389 1936.)

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

1213. (T). Danmark. Sundet. Drogden. Forarbejder til Bygning af en Fyrbaake. Fra den 29. April d. A. vil der indtil videre blive foretaget Forarbejder til Bygning af en Fyrbaake i *Drogden* paa $55^{\circ} 32' 11''$ N. $12^{\circ} 42' 56''$ E. Stedet vil blive afmærket med Vagere uden Topbetegnelse. — Vagerne er Skibsfarten uvedkommende.
(Kort Nr. 285, 249, 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 280. Fyr-Fort. Nr. 300 A.)

1214. (T). Danmark. Sundet. Kalveboderne. Sorte Rende. Vrag afmærket. Vraget af Paketten *Johanne* ligger sunket i $3,5$ m Vand i E.-Siden af *Sorte Rende* paa c. $55^{\circ} 36'$ N. $12^{\circ} 31'$ E. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 30 m SW. for Vraget.

1215. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skrams Flak Lys- og Klokketønde i Uorden.

Lys- og Klokketønden *Skrams Flak* paa c. $51^{\circ} 01'$ N. $10^{\circ} 12'$ E. viser for Tiden fejl Fyrkarakter. Den vil snarest blive bragt i Orden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1216. (T). Danmark. Kattegat. Sjællands Rev. Fyr midlertidig slukket. *Sjællands Rev* Fyr paa c. $56^{\circ} 04',8$ N. $11^{\circ} 13',1$ E. er for Tiden slukket. Fyret vil snarest blive bragt i Orden.

1217. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord Anduvning. Lystønde inddrages midlertidig.

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 4. Maj d. A. og indtil videre.

1218. (T). Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Tangen N. Vrag afmærket.

Vraget af Motorskibet *Jylland*, hvorfra Masterne rager c. 11 m over Vandet, ligger sunket i $11,9$ m Vand paa c. $56^{\circ} 45',1$ N. $10^{\circ} 55',3$ E., c. $5\frac{3}{4}$ Sm NNW. for Lys- og Fløjte-tønden *Tangen NE*. En Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, er udlagt henholdsvis c. 35 og c. 70 m NE. for Vraget.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1219. Danmark. Graadyb. Tønde udlagt. Fyrbaaker malet.

1. En rød Spidstønde mærket X er udlagt i c. 5 m Vand paa $55^{\circ} 28' (35'')$ N. $8^{\circ} 24' (25'')$ E. paa den tidligere Plads for Lystønden *Mejlsand*.

2. Fundamenterne til de nyopførte Fyrbaaker *Fanø Lo* paa c. $55^{\circ} 27',9$ N. $8^{\circ} 25',0$ E. og *Mejlsand* paa c. $55^{\circ} 28',6$ N. $8^{\circ} 24',3$ E. er malet røde.

(E. f. S. Nr. 14/1017 1936. Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 100. Fyr-Fort. Nr. 12 og 29 A. Søm.-Fort. Side 16, Nr. 16.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT


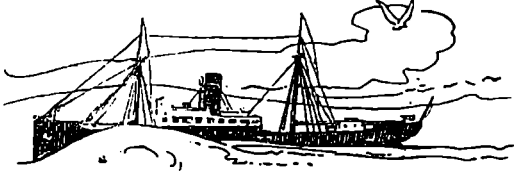
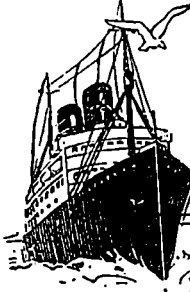
★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK


FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.


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



DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

Captains' **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.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANNETABLERET 1879
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AABENRAA

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

AALBORG

CHR. JENSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon: 2256
Statstelefon 40Telgr.-Adr.:
»SØBORG«

FREDERICIA

JULIUS MORTENSENINDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLÆGT 1876)
FREDERICIATELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

KJØGE

RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORGTelefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

JOHS. UTZONEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**P. JØRGENSEN & CO.**SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØRTelegram-Adresse: JØRGENSEN
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)
Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.

(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)

AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

NØRRESUNDBY

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

CHR. CLEMMENSENINDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATAUTORISEREDE 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 8

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30
(3 Ledninger)**ODENSE**TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
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"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 19

TORSDAG 7. MAJ 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

NATIONAL PRÆFERENCE BEVÆGELSEN

Nu da Tendensen at reservere en stadig større Del af den nationale Handel til den nationale Skibsfart gør sig mere og mere gældende i de fleste Lande, kan det være af Interesse at se en statistisk Redegørelse; det er en tysk Skibskyndig, Hr. L. Fenchel fra Hamburg, der har offentliggjort den i »Hansa«.

Procentandelen, som de enkelte Landes Flag har i deres egen Trafik, er som følger:

Flag:	1932	1933	1934	1935
tyske	54.8	55.2	57.4	60.5
engelske	61.2	60.0	58.7	58.2
franske	25.1	26.0	27.0	28.0
belgiske	9.2	8.9	9.5	8.9
hollandske	25.9	26.8	26.0	26.1
svenske	49.7	47.1	46.8	45.3
italienske	48.0	50.0	47.7	—
amerikanske	39.1	39.0	38.0	—
japanske	67.8	64.2	61.6	59.8
kinesiske	9.7	11.0	15.2	15.9

Den virkelige Værdi af denne Statistik er i det negative Argument, den udviser. For der kan næppe være Tvivl om, at økonomisk Nationalisme eller, for at nævne Ordet ved dets rette Navn — Selvforsyningen, næppe har haft nogensomhelst Virkning paa Beskæftigelse af Skibsfarten til national Handel. Selv hvis man hævder, at Nationalisme indenfor Skibsfarten er af forholdsvis ny Dato, er der ingen Grund, hvorfor den ikke skulde have baaret tydeligere Frugter. Naar vi ser bort fra Kina, er der kun tre Nationer, Frankrig, Tyskland og Holland, ud af ni, hvor Procenten har forbedret sig i Løbet af de sidste fire Aar. Frankrig og Holland — det sidste Land dog stadig under de 27,7 pCt., som det naaede i 1929 — er Medlemmer af Guldblok-Familien, hvilket vil sige, at de tilhører en Gruppe, som med Hænder og Fødder forsvarer deres Valuta ved Hjælp af Deflation og andre Forholdsregler. Tyskland paa den anden Side, har indført skarpe Restriktioner med Hensyn til Valutaen og har — hævdes det, men hvem kan kontrollere det? — opnaaet fuld Kontrol over sin Udenlandshandel.

Ship National Bevægelsen er selvfølgelig en yderst farlig Bevægelse, — men heldigvis er der ikke meget, der tyder paa, at den vil gøre allfor overvæltet Fremskridt.

ENGLAND OG SKANDINAVIEN

I disse Dage, hvor Handelsaftalerne mellem England og de forskellige Lande er fremme til Debat, vil det være af Interesse at se paa Udviklingen af Handelssamkvemet mellem England og Skandinavien gennem de senere Aar. Det viser sig, at England i de forløbne 3—4 Aar i allerhøjeste Grad har forøget sin Eksport til Skandinavien, og de efterfølgende Tal er ikke mindst under Hensyntagen til de Selvforsynings- og Restriktionstendenser, der er fremme i Tiden, i høj Grad bemærkelsesværdige. Det er Dansk-Engelsk Selskabs Udvalg for Handelspropaganda, der efter den engelske Statistik anfører følgende Oplysninger om

Englands og de skandinaviske Landes Handelssamkvem.

Englands Import i £ 1000:

	1932	1933	1934	1935
Norge	8,282	6,961	8,359	8,211
Sverige	13,424	15,938	17,926	17,012
Danmark	40,569	35,428	32,885	32,037
Finland	11,733	12,766	15,215	14,958
Total	74,008	71,093	74,385	72,218

Englands Eksport i £ 1000:

	1932	1933	1934	1935
Norge	5,801	5,553	6,291	6,620
Sverige	6,885	7,175	9,083	9,721
Danmark	9,852	11,797	13,356	13,764
Finland	2,263	2,845	3,611	4,152
Total	24,801	27,370	32,341	34,257

Det fremgaar af disse Tal, at Englands Totalomsætning med Skandinavien er gaaet frem fra £ 98.809.000 i 1932 til £ 106.475.000 i 1935, ligeledes at Englands Eksport er gaaet frem med £ 9.456.000 i samme Periode, og at Englands negative skandinaviske Handelsbalance er reduceret £ 11.246.000.

The Economic League udtaler i Anledning af denne Oversigt i deres sidste Maanedts-Bulletin:

Disse Tal illustrerer 2 andre vigtige Punkter, nemlig det skandinaviske Markeds store Betydning for England og Ønsket fra Skandinavien om at købe engelske Varer; det er derfor af stor Nødvendighed for England at opretholde en venlig og nær Forbindelse med disse Lande, som allerede indbyrdes har sluttet et politisk og økonomisk Venskab. Der er ca. 16.160.000 Indbyggere i Norge, Sverige, Danmark og Finland, og i 1935 aftog disse Lande 8 pCt. af Englands Eksport. Med andre Ord: Skandinavien er Englands bedste Kunde i hele Verden med Undtagelse af Indien, der har en Befolkning paa 338.000.000.

Følgende Tabel viser disse Landes Indkøb pr. Indbygger i 1934—35:

	1934			1935		
	£	sh.	d	£	sh.	d
Norge	2	3	11	2	6	1
Sverige	1	9	2	1	11	2
Danmark	3	12	7	3	14	3
Finland	1	0	4	1	3	3
Indien	2	1		2	2	

The Board of Trade bemærker til de anførte Tal:

Med faa Undtagelser har Dominions tidligere været bedre Kunder i Forhold til deres Befolkning end Udlandet, og dette gjaldt særligt for 1935. Man vil se, at Danmark og Norge som sædvanlig var de eneste Lande, som kom paa Højde med Dominions. Efter Danmark og Norge følger som vore bedste Kunder i Europa sidste Aar Sverige, Holland, Finland og Belgien, som hver importerede til en Værdi af mere end £ 1 pr. Indbygger, medens British Malaya og Argentina var de eneste Lande udenfor Europa, Dominions ikke medregnet, der købte engelske Varer til samme Beløb pr. Indbygger.

The Economic League tilføjer:

»Disse Tal viser, at de gensidige Handelsaftaler har gjort sit til at stimulere Handelen mellem England og Skandinavien til Gunst for England, og vore Han-

delsforbindelser meddeler, at vore Naboer paa den anden Side af Nordsøen er villige til at købe engelske Varer i en endnu større Udstrækning. Det meddeles ligeledes, at nogle engelske Firmaer har været længe om at indse denne Kendsgerning, og at de ikke i Modsætning til deres tyske Konkurrenter har været lydhøre overfor det skandinaviske Markeds særlige Behov. Dog viser Tallene tydeligt, at dette er et vigtigt Moment saavel fra et økonomisk som et politisk Standpunkt. For England er de skandinaviske Lande Demokratiets faste Borg. De har vist en stadig Modstand overfor Kommunisme og Fascisme og deres økonomiske og politiske Forhold staar i en skarp og behagelig Modsætning til nogle af deres Naboers. Af disse og andre Grunde er et venskabeligt Forhold mellem England og Skandinavien af yderste Vigtighed.

Det vilde være taabeligt at hævde, at de gensidige Handelsaftaler har opfyldt alle de nærede Haab. Det gør Aftaler meget sjældent. Den danske Regerings Valutakontrol har til Tider lagt Hindringer i Vejen for engelsk Eksport, medens paa den anden Side vore Baconrestriktioner aldeles ikke har behaget de danske Landmænd. Saadanne Vanskeligheder maa imidlertid behandles under de forestaaende Forhandlinger, og i det store og hele har Aftalerne med Skandinavien bevist deres Værdi. Ved en klog Fremgangsmaade kan disse Aftaler faa endnu større Betydning, og man maa haabe, at England og Skandinavien i nært og venskabeligt Samarbejde kan spille en vigtig Rolle til Opnaelse af Fred i Europa. Fred er ethvert fornuftigt tænkende Menneskes højeste Ønske. Fem Nationer og 61 Millioner Mennesker, der optræder samlet, kan blive et vigtigt Led til Fredens Sikring.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I 1935

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1935 og hele Aaret 1935.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udloset Gods 1000 t.	Inkladet Gods 1000 t.
Oktober Kvt. 1935	25.100	4.431	3.782	1.377
Juli — —	26.200	4.540	3.483	1.186
April — —	23.400	3.893	2.853	1.073
Januar — —	19.900	3.782	3.052	999
Oktober — 1934	24.100	4.179	3.474	1.217
Juli — —	26.500	4.512	3.602	1.202
April — —	22.800	3.868	2.870	1.092
Januar — —	20.000	3.763	2.988	980
Hele Aaret 1935..	94.600	16.646	13.170	4.635
Hele Aaret 1934..	93.400	16.322	12.934	4.491

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1934, viser Farten en betydelig Stigning, hvilket i det væsentlige skyldes større Indførsel af Kul m. m. samt en Forøgelse af Transporterne mellem indenlandske Havne som Følge af den større Sukkerroehøst i 1935.

Af Oversigtens Tal for Skibsfarten paa samtlige danske Havne i hele Aaret fremgaar, at Registertonnage i 1935 voksede med 2 pCt. og den samlede transporterede Godsmængde ligeledes med 2 pCt.

Af den samlede Stigning i Godsmætningen ialt 380.000 Tons falder kun 81.000 Tons paa den fra Udlandet indgaaede Fart. Fremgangen skyldes væsentligst Indførselen af Kul m. m., som er steget med 230.000 Tons, medens Trælast viser en Tilbagegang paa 130.000 Kubikmeter. Endvidere kan nævnes, at Indførselen af Sukker var 50.000 Tons større end i 1934.

I Farten fra danske Havne til Udlandet er Godsmængden formindsket med 47.000 Tons, hvilket dels skyldes en stærk Formindskelse af Kornudførselen og dels Nedgang i Landbrugseksporten.

Transporterne mellem danske Havne indbyrdes blev i 1935 forøget meget stærkt. Stigningen andrager 154.000 Tons eller 6 pCt., og den skyldes dels den store Sukkerroehøst, dels forøgede Transporter af Korn og Foderstoffer.

Til København indløb i Oktober Kvartal 1935 4.800 Skibe med en Registertonnage paa 1.787.000 N. R. T., som udloste 1.378.000 Tons Gods og inkladede 364.000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 19.600, Reg.-Tonnagen 6.698.000 N. R. T., udloste Gods 4.978.000 Tons og inkladede Gods 1.308.000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 20.300 Skibe paa 2.644.000 N. R. T., som udloste 2.404.000 Tons Gods og inkladede 1.013.000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 75.000, Reg.-Tonnagen 9.948.000 N. R. T., udloste Gods 8.192.000 Tons og inkladede Gods 3.327.000 Tons.

Samtlige Havnes Omsætning er forøget med 2 pCt. Af de største Havne ligger Aarhus og København over Gennemsnittet, medens Odense og Esbjerg ligger væsentligt under. Den formindskede Landbrugseksport har været medvirkende til Nedgangen i Omsætningen paa de to sidstnævnte Havne.

DANZIGS IND- OG UDFØRSEL

Det statistiske Bureau i Danzig har udsendt en Opgørelse over Vareomsætningen over Danzigs Havn i Aaret 1935.

Den samlede Indførsel til Danzig androg 778.532.5 t til en Værdi af 88.061.601 Gulden mod 655.762. t til en Værdi af 98.438.000 Gulden i 1934, medens den samlede Udførsel androg 4.324.246.1 t til en Værdi af 219.245.000 Gulden i 1934.

FRAGTRATETALLET FOR MARTS 1936

Fragtratetallet faldt fra 120,6 i Februar til 118,9 i Marts; med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Marts være blevet 104.

Det fornyede Fald i Fragtratetallet skyldes ligesom i den foregaaende Maaned en Nedgang i adskillige af Fragtraterne. Det kan nævnes, at de fleste Kulfragter fortsat har været faldende, og at nogle Timecharterfragterne laa lavere end i den foregaaende Maaned.

Aaret 1931 gnsll. 100,0			
Marts 1935....	111,2	Oktober 1935....	125,3
April —	112,0	November —	126,4
Maj —	110,5	December —	126,7
Juni —	111,9	Januar 1936....	126,9
Juli —	112,5	Februar —	120,6
August —	112,2	Marts —	118,9
September —	113,9		

Den oplagte Tonnage forøgedes atter i Marts Maaned. I Begyndelsen af April var oplagt 40 Damp- og Motorskibe paa 67.000 Brutto Reg.-Tons mod 34 Skibe paa 59.000 B.R.T. i Marts, 20 Skibe paa 34.000 B.R.T. i Februar og 14 Skibe paa 24.000 B.R.T. i Januar.

PERSONALIA

Den 9. Maj fylder tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn C. C. Clemmensen 60 Aar. Kaptajn Clemmensen, der sidst var Fører af S/S »Harald«, forlod Søen ved Udgangen af 1935.

Den 12. Maj fylder Kaptajn V. Theilland 70 Aar. Kaptajn Theilland, der tidligere var Fører i Dampskibsselskabet »Skandia«, forlod Søen 1931.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Udviklingen paa Fragtmarkedet har ikke været Epokegørende i den forløbne Uge, hverken hvad Udsving i Raterne eller Aktiviteten angaar, og vi vil derfor nøjes med ganske kort at kommentere de enkelte Markeder.

Kornmarkederne har været jævnt aktive. Montreal Exportørerne maatte tilsidst bekvemme sig til at betale de forhøjede Minimalrater, og da de endelig først var kommet i Gang afsluttedes en lang Række Baade paa denne Basis til U.K./Cont. Fra Søerne sluttedes igen flere Baade for Korn til U.K. med skandinaviske Optioner. Flere af disse Baade fik den bedre Rate af 25 Cents Basis U.K. Losning. Fra Churchill gjordes ligeledes Forretning paa Basis af den uforandrede Rate af 2/9d. til Continentet.

River Plate var ikke saa livlig som i den foregaaende Uge, men paa enkelte Dage steg Befragtingernes Antal dog til 11 Baade til U.K./Cont. Det er stadig Mellemstørrelserne der foretrækkes, men Befragterne synes dog nu at vise lidt større Interesse for Baade over 7,000 Ts. — Der er stadig, til Trods for det store Indhug, de to sidste Ugers Aktivitet har gjort i den disponible Tonnage, mange Baade der ligger og venter, specielt Baade over 7,000 Ts., og dette er naturligvis Grunden til, at Raterne til Destinationer uden for Minimalraterangen, stadig faar Tonnage til saa lave Rater som 14/6d. Pacifickysten, og 13/6d. til Østen.

Australien tog kun ganske enkelte Baade, og Befragterne vilde stadig kun slutte, naar de kunde sælge samtidigt.

Fra Sydafrika og Nordpacific var der kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Korn. Førstnævnte Marked sluttede en Baad for Korn fra Kilindini til 16/6d. til U.K./Cont., og fra sidstnævnte Sted sluttedes ligeledes kun en enkelt Baad, Vancouver/Leith til 19/-, Juni Lastning.

Paa de andre store Markeder har der ikke været ret meget Liv. Northern range/Cuba og Golfen betalte uforandrede Rater for de sædvanlige Laster, der sluttedes paa disse Markeder. Vestkysten af Sydamerika tog en enkelt Baad for Nitrate til Continentet til 18/6d., og Nordpacific laa ogsaa roligere, saavel hvad Laster til Europa paa fio. Basis, der fik en enkelt Baade til 19/-, angaar, som for Transpacific Forretning, der betalte 20/- per 100 Balefod til Japan.

I det fjerne Østen mærker man stadig Manglen paa Interesse for Soyabønnetransporter, men det meddeles nu, at Tyskerne har faaet et Arrangement i Stand, hvorved de vil være i Stand til at købe 3/4 Mill. Tons for Afskibning over Resten af Aaret, hvilket jo skulde stive Markedet af. Det meddeles dog, at de første 2 Maaneder vil der være tilstrækkelig Linietonnage, til Dækning af det forventede Behov.

Fra de sydlige Markeder rapporteres kun enkelte Slutninger af Anthracitkul fra Indo-Kina til Montreal til den stereotype Rate af 18/6d. fio., ligesom en enkelt Baad sluttes til Frankrig til 21/6d. fio. Fra det nære Østen var Efterspørgslen noget bedre, bl. a. for Ore fra Vizagapatam, der tog flere Baade til omkring 20/- til U.K./Cont., men der synes paa disse Markeder at optræde ikke saa helt faa italienske Skibe, der er frigivet af den italienske Regering efter Losning i de italienske Østafrika Besiddelser, og paa Grund heraf udviser Befragterne meget stor Forsigtighed.

Paa de europæiske Markeder hæfter man sig mest ved den Stramning af Fragterne for de hjemgaaende Forretninger fra Middelhavet, der har fundet Sted i de sidste Par Uger. Grunden hertil maa søges i den langvarige Depression, der har hersket i den udgaaende Fart med Kul til Middelhavet.

Paa Trælastmarkederne fortsættes med Afslutninger paa Basis af Minimalraterne. Kul/Koks-raterne fra England til Danmark er uforandrede.

Timechartermarkeder er uden større Forandringer.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

SPANSKE HAVNE

Huelva Havn.

(fortsat).

Mæglerhonorar. Siden 1926 har alle Huelvamæglerne beregnet Honorar efter følgende Tarif:

for Dampere med:	pts.	pts.	pts.
indtil 500 T. Last	125.—	168.75	125.— hver
501—1000 ..	168.75	262.50	168.75 >
1001—1500 ..	262.50	337.50	225.— >
1501—2000 ..	337.50	412.50	300.— >
2001—2500 ..	412.50	450.—	337.50 >
2501—3000 ..	450.—	562.50	375.50 >
3001—4000 ..	562.50	675.—	450.— >
4001—5000 ..	675.—	750.—	562.50 >
5001—6000 ..	750.—	825.—	675.— >
over 6000 ..	825.—	900.—	750.— >

Winch-mænd maa luges fra Land og koster Pts. 20,25 pr. Dag.

Lastning af Mineral. Som Regel kan Damperne regne med at komme til Kaj med det samme eller højst at maatte vente en Dag. Godset leveres frit ombord, men undertiden maa Skibene betale for Trimning. Lasten kommer fra Minerne med Jernbane, og det Kvantum, som lastes pr. Dag, varierer derfor stærkt. Ved Nordkajen kan man regne at faa fra 600 til 900 Tons om Dagen, og ved Rio Tinto og Tharsis Kajerne fra 1000 til 2000 Tons om Dagen. Hvor meget Skibene skal betale for Afgifter bestemmes altid i Certepartierne.

Losning af Kul. Der losses fra 300 til 500 Tons om Dagen enten ved en af Kajerne eller ved en Kulhulk. Losseprisen er som Regel Pts. 2,— pr. Ton, men nævnes altid i Certepartiet. Ved Kajerne beløber de almindelige Afgifter sig til Pts. 3,25, men ved Kulhulken kun til Pts. 1,14 pr. 1000 kgs, men i Kulcertepartierne nævnes som Regel hvad Skibene skal betale.

Trælast losses som Regel til Lægttere og kun til Kaj, naar ingen Lægttere findes disponible. Losseprisen er Pts. 8,30 pr. stdr. excl. Arbejderforsikringen. Man kan regne med, at der losses fra 20 til 25 stdrs. om Dagen fra hver Luge. Hvad Skibene skal betale i Afgifter, bestemmes altid i Certepartierne.

Afgifter. Foruden de for hele Spanien gældende Afgifter, d. v. s. Tonnage-Transport- og Trafikafgifterne, betales i Huelva Havnebygningsafgiften, Forankringsafgiften og Kajafgiften ved Stykgodskajen, men da det altid er bestemt i Certepartierne, hvor meget Skibene skal betale for Afgifter, anses det ikke for nødvendigt at specificere de gældende Takster.

New Zealands Skibsfart

Ifølge New Zealands statistiske Rapport angaaende Handel og Søfart i Aaret 1934 var der den 31. December nævnte Aar ialt i Dominionet indregistreret 496 Skibe med en Bruttotonnage paa ca. 188.000 og en Nettotonnage paa ca. 101.000 Tons. Af disse Skibe var 55 Sejlskibe, 129 Dampskibe (ca. 87.000 Nettotons) og 212 Motorfartøjer med ialt ca. 9000 Nettotons.

Medens de fleste Skibe var hjemmehørende i Auckland, nemlig 85 Sejlskibe, 65 Dampskibe og 184 Motorfartøjer, var den største Tonnage indregistreret i Wellington, idet de der hjemmehørende Dampskibe alene havde en Nettotonnage paa oerv 56.000 Tons.

New Zealand blev i 1934 anløbet af 585 oversøiske Skibe med en samlet Tonnage paa ca. 2,6 Mill. Tons. Af Skibene var 179 med en Tonnage paa ca. 993.000 Tons hjemmehørende i det Forenede Kongerige. To danske Skibe med en Nettotonnage paa 5494 Tons ankom med Last; disse Skibe forlod New Zealand i Ballast.

Naar samtlige Skibe, ogsaa de i Kystfart beskæftigede, regnes under eet, blev Auckland anløbet af ca. 5900 Skibe med ca. 2,7 Mill. Nettotonnage, medens Wellington blev anløbet af ca. 3000 Skibe med en Nettotonnage paa ca. 3,6 Mill.

Skovbruget og Træindustrien i Sovjetunionen.

(fortsat)

Udforslen af Tømmer til de vigtigste Aftagerlande fremgaar af følgende Tabel (i 1000 Tons):

Ubearbejdet og halvforarbejdet Træ:

	1930	1931	1932	1933	1934	1935
England	1245	664	792	730	976	967
Tyskland	683	551	330	560	879	1404
Belgien	158	113	202	280	236	244
Holland	722	550	268	558	442	146
Italien	17	24	34	50	78	62
Frankrig	198	154	127	226	185	111
Danmark				4,5	1,5	2

Skaaret Træ:

	1930	1931	1932	1933	1934	1935
England	1449	1442	1250	978	1193	1191
Tyskland	146	173	256	282	460	428
Belgien	236	144	154	258	173	131
Holland	412	451	445	662	459	516
Italien	32	124	130	173	165	141
Frankrig	87	2	17	10	146	174
Danmark			36	62	49	58

Finer:

	1930	1931	1932	1933	1934	1935
England	17	20	42	57	74	83
Tyskland	7	5	7	12	14	9
Belgien	1	2	3	2	5	6
Holland	2	3	5	7	9	8
Italien	8	15	7	10	11	5
Frankrig	—	—	—	—	—	1
Danmark	—	—	0,5	0,5	1	0,5

Del fremgaar af denne Tabel, at Udforslen af uforarbejdet Tømmer — og da særlig Cellulose-Træ — til Tyskland er steget stærkt. I Aaret 1935 indførte Tyskland 1.177.000 Tons sovjetrussisk Cellulose-Træ til en Værdi af 10,5 Mill. Rubler. England er dog stadig den største Aftager af skaaret Tømmer.

Som Leverandør af Cellulosestræ vil Sovjetunionen stadig spille en afgørende Rolle paa Verdensmarkedet, idet Bestanden af Cellulosestræ — d. v. s. Fyrretræ — i den øvrige Verden er ret begrænset. Papirindustrien i de fleste europæiske Lande er i høj Grad afhængig af Leveringerne fra Sovjetunionen, som for Fremtiden vil indtage en vis Monopolstilling.

Man bør ogsaa regne med, at Sovjetunionen efter at have gennemført den allerede paabegyndte Udvidelse af en egen Papir- og Fiberindustri, og efter at det indenlandske Forbrug er dækket, vil optræde paa Verdensmarkedet som Leverandør af disse Produkter og saaledes konkurrere med Finland og Sverige. Det er ogsaa ganske betegnende, at det skovrige Finland optræder som en af de største Aftagere af sovjetrussisk Træ, som det forarbejder paa egne Savværker. I Aaret 1935 udførte Sovjetunionen til Finland over 383.000 Tons Tømmer til en Værdi af 1,4 Mill. Rubler. Det drejer sig her væsentlig om det i Karelen skovede Tømmer, der som Følge af den gunstige Vandvejsforbindelse let overføres til Finland.

Ved Bedømmelsen af den fremtidige Udvikling af Sovjetunionens Tømmereksporport maa man tage i Betragtning, at denne, saaledes som nævnt ovenfor, hidtil i høj Grad er foregaaet paa Bekostning af den indenlandske Tømmersforsyning. I Sovjetunionen gaar Bestræbelserne nu imidlertid ud paa at skabe en Udligning mellem Eksporten og det utilstrækkeligt forsynede Hjemmemarked. Den siden 1933 forekommende aktive Handelsbalance i Forbindelse med den voksende Guldproduktion har skabt Mulighed for, at Sovjetunionen kan indlage en afventende Holdning med Hensyn til Salgspolitikken for Tømmer og paa den anden Side skænke de indenlandske Konjunkturer

en større Opmærksomhed. Frem for alt vil denne Politik vise sig i Tømmerpriserne. I tidligere Aar afsluttedes der paa denne Tid af Eks. med England større Tømmerforretninger, men i Aar synes Russerne at staa ret stejlt paa de forlangte Priser — i Modsætning til tidligere Aar, da der i dette Spørgsmaal herskede en vis Elasticitet.

I selve Sovjetunionen gør man sig for Tiden meget store Anstrengelser for at forbedre Transportvæsenet, og Udviklingen af hele Tømmerindustrien staa og falder i Virkeligheden med denne Sag. I de vigtigere Skovdistrikter er man i Færd med Anlæggelse af nye Jernbanelinier, i Særdeleshed i de nordlige Distrikter, ligesom Vandvejene forbedres og Kanal anlæggene renses, saaledes at de samtidig tjener til Afvanding af forsumpede Skovstrækninger.

(fortsættes)

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Danmarks Søfartsradio

Mulighederne for ad radiotelegrafisk Vej at holde danske Søfolk underrettet om, hvad der sker i Hjemlandet, har længe været drøftet. Efterhaanden er Sagen modnet, og i de sidste Maanedes har der været ført en Række Forhandlinger imellem Søfartsministeriet og Den danske Presses Telegramudvalg. Resultatet er blevet, at Telegramudvalget overtager Udgivelsen af den nye Presseudsendelse, »Danmarks Søfartsradio«. Ordningen er truffet for Tiden fra 1. Maj.

Den første Udsendelse af »Danmarks Søfartsradio«, der redigeres af Redaktør Niels Grønnet, fandt Sted Natten til 1. Maj og indlededes med en Hilsen til de søfarende fra Søfartsminister Kjørboel.

Udsendelsen af »Danmarks Søfartsradio« vil finde Sted paa Kortbølgesender over Skamlebæk Radio to Gange i Døgnet paa alle Ugens Dage indtil videre Kl. 2 Nat dansk Tid (Kl. 01 Greenwich Middeltid) paa Frekvensen 5725 kc/s (52.4 m) og Kl. 12,30 dansk Tid (Kl. 11,30 Greenwich Middeltid) paa Frekvensen 12295 kc/s (24.4 m). Udsendelsen omfatter hver Gang ca. 300 Ord, Sendetiden ca. 25 Minutter.

Kaptajn og Styrmand sigtel for slet Sømandsskab

Den 6. December i Fjor grundstødte den 3-m. Sk. »Frida« af Marstal, ført af Kaptajn Hans H. Rasmussen, ved Øsel i Rigabugten. Handels- og Søfartsministeriet har nu besluttet, at der skal rejses Sigtelse mod Skibets Fører samt Styrmanden Niels Rasmussen, Marstal, efter Sølovens Paragraf 264 og Sømandslovens Par. 84, som omhandler slet Sømandsskab, og i den Anledning er der afholdt et retsligt Forundersøgelsesforhør i Marstal.

Aarsagen til Grundstødningen var, at Kaptajnen havde laget fejl af to Fyr, men iøvrigt afslørede Forhørene, hvilket daarligt Forhold der havde bestaaet mellem Skibets Kaptajn og dets Styrmand. Saaledes oplyste Kaptajn Rasmussen, at han ikke var dristig ved sin Styrmand, og paa Dommerens Forespørgsel om han nogensinde var blevet truet af denne, svarede han, at Styrmanden havde truet ham med Prygl. Skaden paa »Frida« andrager ca. 20.000 Kr.

11 nye Skibe paa 2 Aar

Med sin seneste Bestilling til Nakskov Skibsværft har J. Lauritzens Rederi bestilt og faaet leveret 11 nye Skibe paa 2 Aar.

I Løbet af 5 Aar har Rederiet faaet bygget 25 Skibe til en samlet Pris af 28 Mill. Kr.

7 Danskere paa »Herzogin Cecilie«

Paa den store finske Sejler »Herzogin Cecilie« var 7 Danskere. Hidtil er kun oplyst Navnene paa de to, nemlig den 19-aarige Letmatros Thomas Thomassen, Esbjerg, og den ligelede 19-aarige Letmatros Gunner Ehlers, Nakskov.

Iøvrigt oplyses, at den danske Kokkedreng gjorde i Stand efter det sidste Maaltid om Bord. Skulde Skibet gaa ned, vilde han alligevel have, at der skulde være Orden i hans Køkken. Han var den sidste af Besætningen, der forlod Skibet.

Argentinsk Krydser ophugges i København

Et 6.700 Tons stort argentinsk Krigsskib, Krydseren »Garibaldi«, er af den argentinske Regering blevet solgt til Petersen & Albeck, København. »Garibaldi« bugseres i Øjeblikket fra Bahia Blanca til København, hvortil det ventes i Begyndelsen af Juni. »Garibaldi« er bygget 1897 i Italien.

Sømandsstrejke i Mexico

Fra i Fredags er der almindelig Sømandsstrejke i Mexico. Sømandene kræver højere Lønninger, og Havnearbejderne har erklæret Sympatistrejke.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 • KØBENHAVN V • TLF.: C. 7808

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

RUDKØBING

Erik Andersens Eff.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: Rederiet C. Clausen, Haderslev Telefoner:
„Skibe- Rutefart Rudkøbing-Kiel-Hamburg 189 - 173
mægleren“

AGENTUR:

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

SKIVE

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

»Bombebøssen«

har udsendt en meget smukt trykt Beretning om Somandsstiftelsen »Bombebøssen«s Virksomhed i Aaret 1935. Den 1. Januar 1936 boede i Sømandsstiftelsen ialt 46 Personer, deraf 8 Ægtepar.

»Bombebøssen« har i Aarets Løb modtaget et stort Legat, nemlig: J. Chr. Jensen og Hustru Magdalene Andrea Jensen, f. Schou's Legat 50,000 Kr.

For Gaver og Venlighed, der af mange forskellige Mennesker er vist Stiftelsen og dens Beboere, takker Direktionen og ser heri et Bevis paa, at »Bombebøssen« gennem

Aarene har forstaaet at bevare sin Plads i mange Danskes Hjerter.

Maskinisteksaminer

Ved de i Aaret 1936 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserproven* mødte 41 Eksaminander, hvoraf 38 bestod, til *Maskinpasserproven* mødte 40 Eksaminander, hvoraf 32 bestod, til *den almindelige Maskinisteksamen* mødte 64 Eksaminander, hvoraf 60 bestod, og til *Haandværkerproven* mødte 63 Eksaminander, hvoraf 61 bestod.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.

A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdal«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacifc«.

A/S Det Danske Kulkompagni.

A/S »Motortramp«, Stensved.

Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste

D/S »Jullandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.

Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phønix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugsererselskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 5. MAJ 1936**A**

s.s. A. P. Bernstorff, Esbjerg-Antwerp-Dunkirk Ruten.

s.s. Aalborg, ank. Aalborg 4.5.

s.s. Aalborghus, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

s.s. Aarhus, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

s.s. Aaro, Thomsen, afg. Durban 28.4.

m.l. Aase Mærsk, ank. Kbhvn. 22.4.

s.s. Aase, afg. Dakar 20.4.

m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Göteborg 1.5. udg.

s.s. Agnete Mærsk, afg. Progresso 31.3.

s.s. Agnete, pass. Spurn Hd. 22.4.

s.s. Alabama, afg. Buenos Aires 29.4.

m.s. Alexandra, Esbjerg-Grimsby Ruten.

s.s. Alfa, ank. Rouen 26.4.

s.s. Algarve, i Fart paa Middelhavet.

s.s. Alice, afg. Oporto 19.4. til Meklia Rds.

m.s. Almena, pass. Ushant 16.4.

m.s. Alsia, Heindorn, ank. Kbhvn. 4.5.

s.s. Alssund, Nielsen, afg. Norrsundet 2.5. til New York.

s.s. Amalienborg, oplagt Aalborg.

m.s. Amerika, Borch, afg. Seattle til San Francisco 1.5. udg.

m.l. Anna Mærsk, ank. Kobe 21.4.

s.s. Anna, ank. Helsingør 26.3.

m.s. Annam, Kragelund, pass. Galle p. R. t. Aden 28.4. hjg.

s.s. Anne, afg. Dakar 23.4.

m.s. Anglo Mærsk, afg. Falmouth 10.4.

s.s. Argentina, afg. Rio 26.4.

m.s. Arizona, afg. Moss 17.4.

s.s. Arnold Mærsk, ank. Casablanca 23.4.

m.s. Asbjørn, Bjark, afg. Powell River 2.5. til Houston.

m.s. Asia, Hansen, ank. Osaka 4.5. udg.

s.s. Asko, Langlykke, afg. Danzig 3.5.

s.s. Aslaug, pass. Ushant 25.4.

m.s. Asnæs, pass. Ushant 16.4.

m.s. Astoria, Jensen, afg. San Pedro 17.4.

m.s. Australien, Rasmussen, pass. Dungeness p. R. t. Dunkirk 4.5. hjg.

B

s.s. Beira, i Kbhvn.

s.s. Bellona, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

s.s. Benedikt, Kbhvn.-Fyn-Falster-Langeland Ruten.

m.l. Bente Mærsk, afg. Cardiff 18.4.

s.s. Bergenhus, i Dok i Frederikshavn.

s.s. Bes, ank. Kbhvn. 29.4.

s.s. Betty Mærsk, afg. Alexandria 21.4.

s.s. Betty, ank. Rouen 26.4.

s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Danzig 25.4.

s.s. Birgitte, afg. Gibraltar 24.4.

s.s. Birte, Pedersen, afg. Tampa 21.4. til St. Thomas.

s.s. Bodil, afg. Malmø 28.4.

s.s. Bogo, Nielsen, oplagt i Esbjerg.

m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Said til Marseilles 2.5. hjg.
 m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Lisbon 2.5.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Helsingør 29.4.
 s.s. *Brazilien*, afg. Tyne 15.4.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Kbhvn. 27.4.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Bordeaux 2.5.
 s.s. *Britta*, ank. Palma 24.4.
 s.s. *Broholm*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Nuevitas 1.5.
 s.s. *Brynhild*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *Chr. Holm*, ank. Rio de Janeiro 4.5.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Antwerpen 30.4. til Canada.
 m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, afg. Kbhvn. 9.4.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Los Angeles til Panama Kana-
 len 27.4. hjg.
 s.s. *Carmen*, ank. Hartlepool.
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Falmouth 15.4.
 s.s. *Charkow*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Chastine*, afg. Honkong 13.4.
 m.s. *Chile, Larsen*, afg. Sauda til Dakar 5.5. udg.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Rotterdam 1.5.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Dunston 2.5. til Kbhvn.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Malaga til Marseilles.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, ank. London 2.5.
 s.s. *Cornelia*, ank. Antwerpen 19.4.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Odessa 24.4.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, pass. Gibraltar 24.4.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Genoa til Port Said 4.5. udg.
 m.s. *Danmark*, afg. Aruba 2.5. til England.
 s.s. *Delaware*, afg. Svendborg 28.4.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Kotka 28.4.
 s.s. *Douro*, Kbhvn.-Østersøhavnene.
 m.s. *Dronning Alexandrina*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-
 Island.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Gibraltar 23.4.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, ank. Helsingør 6.3.
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Gdynia 18.4.
 s.s. *Egholm*, afg. Danzig 22.4.
 s.s. *Ella*, i Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Aarhus 5.5.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Lissabon 14.4.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Swansea 22.4.
 s.s. *Elsborg*, afg. Dakar 30.4.
 s.s. *Else*, afg. Viborg 28.4.
 s.s. *Emanuel*, oplagt.
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Yokohama 18.4.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Antwerpen 20.4.
 s.s. *Energi*, oplagt.
 s.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Gdynia 2.5.
 s.s. *Enigheden*, oplagt.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Singapore 30.4. hjg.
 s.s. *Erindring*, oplagt.
 s.s. *Erna*, afg. Douala 22.4.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. V'lensburg 28.4.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, afg. Cadiz 30.4.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Kbhvn. 3.5.
 s.s. *Estrid*, ank. Marseilles 20.4.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton til St. Thomas 30.4.
 udg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.
 s.s. *Fano*, Korff, oplagt i Kbhvn.
 m.s. *Fano*, ank. Riga 27.4.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, pass. Beachyland p. R. t. London
 4.5. hjg.
 s.s. *Flora*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Ushant 4.5.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding
 Ruten.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Finisterre 4.5.
 s.s. *Freja*, pass. Vlissingen 11.4.
 s.s. *Frigga*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, ank. Newport News 26.4.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. Oslo 28.4.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Brayla 30.4.
 s.s. *Gerda*, ank. Helsingør 27.4.
 s.s. *Gerd*, ank. Malta 22.4.

m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Savannah 16.4.
 s.s. *Gorm*, ank. New York 28.4.
 s.s. *Grete*, afg. Dakar 20.4.
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Svendborg 4.3.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Rotterdam 13.4.
 s.s. *Gudrun*, afg. Zeebrügge 19.4.
 s.s. *Gunhild*, pass. Prawl Point 26.4.
 s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 27.4.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Aalborg 14.4.
 s.s. *Gyda*, pass. Needles 24.3.

H

s.s. *H. H. Petersen*, oplagt.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Burntisland 3.5.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Memel 27.4.
 s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Rotterdam 16.4.
 s.s. *Harald*, afg. Antwerp 28.4.
 s.s. *Harriet*, pass. Bruunskoog 28.4.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 23.4.
 m.s. *Henning Mærsk*, ank. Port Arthur 10.4.
 m.s. *Herdis*, pass. Gibraltar 25.4.
 s.s. *Hertha*, afg. Dakar 20.4.
 s.s. *Hilde*, afg. Dakar 20.4.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-
 Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Kbhvn. 30.3.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. St. Thomas til London 29.4. hjg.
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Licata 3.5.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Rufisque 2.5.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Antwerpen 22.4.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.1.
 s.s. *Inger*, pass. Bruunskoog 28.4.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rotterdam 3.5.
 s.s. *Island*, Kbhvn.-Leith-Thorshavn Ruten.
 s.s. *Ivar*, afg. New York 18.4.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, ank. Kbhvn. 29.4.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Antilla 22.4.
 m.l. *Jane Mærsk*, pass. Algiers 25.3.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Shanghai 5.5. hjg.
 s.s. *Jenny*, pass. Dungeness 29.4.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Danzig 23.4.
 s.s. *Johanne*, pass. Bruunskoog 28.4.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Gdynia 18.4.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. St. Thomas 22.4.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Suez til Djibouti 4.5. udg.
 s.s. *Jutta*, afg. Kotka 24.4.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 30.4.

K

s.s. *Karen Toft*, afg. Antwerp 5.4.
 s.s. *Karla*, ank. Tenerife 28.4.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Rotterdam 6.4.
 s.s. *Kentucky*, afg. Manchester 30.4.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Maracaibo 21.4.
 s.s. *Kirsten*, afg. Hamburg 24.4. til Portugal.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Oslo 1.5.
 s.s. *Knud*, ank. Antwerp 25.4.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding
 Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i Dok i Nakskov.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Singapore til Bangkok 3.5.
 udg.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 s.s. *Laura*, pass. Valparaiso 28.4.
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Tripoli 24.4.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Grangemouth 24.4.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. New York 11.4.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Troon 22.4.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Nakskov 1.5.
 s.s. *Lilian*, pass. Dungeness 23.4.
 s.s. *Limfjorden*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 2.5.
 m.s. *Louisiana*, ank. Rosario 25.4.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Santos 2.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Lynæs*, pass. Skagen 24.4.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, afg. Kbhvn. 25.4.
 s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordshavnene.
 s.s. *Maja*, afg. Viborg 24.4.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Hongkong til Shanghai 2.5.
 udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Aden 24.4.

s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dakar 30.4.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 m.t. *Marie Mærsk*, rapp. 36 N. 37 V. 13.4.
 s.s. *Marie*, afg. Las Palmas 26.4.
 s.s. *Marie Toft*, afg. Huelva 2.5.
 m.s. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Maryland*, afg. Madeira 28.4.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, rapp. 180 m. S. for St. Miguel 11.4.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Cardiff 30.4.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Hamburg 1.5. udg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Blyth 1.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Leningrad 3.5.
 s.s. *Najaden*, ank. Rochester 27.4.
 s.s. *Nancy*, afg. London 28.4.
 s.s. *Nautic*, afg. Casablanca 26.4.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Wear 2.5.
 s.s. *Nelly*, ank. Kirkkonieki 28.4.
 s.s. *Neptun*, afg. Cuarcas 25.4.
 s.s. *Nerma*, pass. Gibraltar 25.4.
 s.s. *Nevada*, afg. Kbhvn. 29.4.
 s.s. *Nidaros*, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Norfolk 22.4.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. San Pedro 15.3.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, afg. Kbhvn. 29.4.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Nordfolk 22.4.
 m.s. *Nordbo*, ank. Balbao 18.4.
 s.s. *Nordborg*, afg. Narvik 2.5.
 s.s. *Norden*, ank. Allona 30.3.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Leishin 17.4.
 m.s. *Nordhavet*, pass. Gibraltar 26.4.
 m.s. *Nordhval*, afg. Wilmington 23.4.
 m.s. *Nordkap*, afg. Santos 24.4.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 5.4.
 m.s. *Nordpol*, rapp. 90 m. SV. for Lands End 6.4.
 s.s. *Nordsuen*, ank. Goole 26.4.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, afg. Marseilles 3.4.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Dok i Kbhvn.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, afg. Dakar 15.4.
 s.s. *Oluf Mærsk*, pass. Zeebrügge 19.4.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 30.4.
 m.s. *Oregon*, afg. Kbhvn. 28.3.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Kbhvn. 26.4.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, pass. Ushant p. R. t. Panama Kanalen 27.4. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 29.4.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. Guayaquil 21.4.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Sundastrædet p. R. t. Dakar 2.5. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 9.4.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Dunkirk 5.5.
 s.s. *Primula*, i Esbjerg.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Aarhus 2.5.

R

s.s. *Randi*, afg. Malta 28.4.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Riga*, ank. Danzig, laster til Ghent.
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 21.4.
 s.s. *Rita*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Rosenborg*, afg. Huelva 30.4.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Aden 18.4.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Durban 18.4.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Bremen 4.5.
 s.s. *Scandia*, afg. Nyborg 5.5.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 4.5.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Riga 29.4.
 m.s. *Selandia*, Andersen, pass. Midway Island p. R. t. Hongkong 29.4.
 m.s. *Siam*, Nielsen, afg. Fremantle til Adelaide 1.5. udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5. 5. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,75
NEWYORK.....	452,25	AMSTERDAM.....	306,50
BERLIN.....	181,65	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,85	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,75	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	147,00	PRAG.....	18,95
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,35

s.s. *Signe*, afg. Helsingør 23.4. til Uuras.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Drammen 1.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Dunston 1.5.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Rouen 2.5.
 s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Azorerne 4.5.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Savannah 23.4.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 30.4.
 s.s. *Stal*, Larsen, afg. Pont de Bouc 1.5. til Huelva.
 s.s. *Stella*, pass. Havanna 28.4.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Panama 27.4. til Stettin.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Manilla 8.4.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Swansea 29.4., pass. Cabo-carvoeiro 3.5. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Cypaus 16.4.
 s.s. *Svanholm*, afg. Aabenraa 25.4.
 s.s. *Svanhild*, afg. Odense 29.4.
 s.s. *Suava*, i Randers.
 s.s. *Stærnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Søborg*, ank. Huelva 2.5.
 s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-Vejle Ruten.

T

m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Buenos Aires 6.5.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, pass. Panamakanal 9.4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Dunkirk 5.5.
 s.s. *Tekla*, afg. Kbhvn. 16.4. til Danzig.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Danzig 5.4. til Køge.
 s.s. *Tennessee*, afg. New Orleans 27.4.
 s.s. *Thyra*, i Dok i Frederikshavn 21.4.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tonsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Los Angeles til Panama Kanalen 24.4. hjg.
 s.s. *Tove*, ank. Grangemouth 24.4.
 s.s. *Tovetil*, Bang, forv. afg. Ardrossan 6.5.
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Zeebrügge 3.5. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, afg. Danzig 23.4.
 m.s. *Tunis*, afg. Kbhvn. 27.4.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. New York 24.4. til Brazil og River Plate.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, pass. Gibraltar 22.4.
 s.s. *Uranienborg*, pass. Flores 27.4.

V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 29.4. til Fecamp.
 s.s. *Vibeke*, afg. Kbhvn. 23.4.
 s.s. *Viborg*, ank. Antwerp 3.5.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, afg. Danzig 1.5. til Rouen.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, pass. Gibraltar 11.4.
 s.s. *Virginia*, afg. Stavanger 30.4.
 m.s. *Vistula*, i Kbhvn.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 2.5.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, pass. Christobal 12.4.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Seville 1.5.

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

Telefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.



Weioliin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

KAAS & SØRENSEN

Skibsklarering

INDEHAVER

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.: "Holmaild"
Amallegade 38



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

CADENIUS & GRAHN ¹/_B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKFCO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys,

O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siililuoto
& Kalajoki Rahtja) **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, Seediens-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & CO. ¹/_B

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

and the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 6. Maj 1936.

Nr. 18.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavs*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre aarlig. Eukelte 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 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.

1220. (T). Danmark. Østersøen. Marstal Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Dagene den 27. og 28. Maj d. A. vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Marstal Bugt* m. v.

Skydepladsen begrænses mod Nord af *Langelands* og *Æros Kyst*, mod Øst af *Langelands Kyst*, mod Syd af Breddeparallelens gennem *Dovns Klint* og mod Vest af Meridianen gennem *Vejsnæs Nakke*.

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 ovenfor angivne Grænser.

1221. (T). Sverige S.-Kyst. Falsterborev S. Hildagrund. Sømærke forsvundet.

(U. f. s. Nr. 18/1370. Stockholm 1936.)

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over en Ballon paa $58^{\circ} 18',_{04}$ N. $12^{\circ} 47',_{70}$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

1222. Sverige. Arkö—Kättilö. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 18/1286. Stockholm 1936.)

1. En sort Stang med Kegel med Spidsen opad er opført paa et Braad paa $58^{\circ} 18',_{38}$ N. $16^{\circ} 57',_{75}$ E.

2. Stagen paa $58^{\circ} 18',_{38}$ N. $16^{\circ} 57',_{88}$ E. er inddraget.

(E. f. S. Nr. 17/1129 1936.)

1223. Sverige. Norrköping—Arkö. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 18/1285. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Fläskö norra og *södra* c. $58^{\circ} 35'$ N. $16^{\circ} 51'$ E. *Anholmen. Gränsö sten. Ettergrundshällan.*

(E. f. S. Nr. 7/385 1936.)

1224. Sverige. Femörehuvud—Norrköping. Algersgrund Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1284. Stockholm 1936.)
Lystønden *Algersgrund* paa c. $58^{\circ} 39' N.$ $16^{\circ} 28' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 4/216 1936.)
1225. Sverige. Løbet til Nyköping. Örsbaken Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1283. Stockholm 1936.)
Lystønden *Örsbaken* paa c. $58^{\circ} 43' N.$ $17^{\circ} 08' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 1/3 1936.)
1226. Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1282. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Korsnäsgrundet c. $58^{\circ} 51' N.$ $17^{\circ} 36' E.$ *Algubbsgrundet*. *Västra Stendörren*.
(E. f. S. Nr. 7/387 1936.)
1227. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm Havn. Finnboda Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1281. Stockholm 1936.)
Lystønden *Finnboda* paa c. $59^{\circ} 19' N.$ $18^{\circ} 08' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 10/616 1936.)
1228. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1280. Stockholm 1936.)
Klokketønden *Södergrundan* paa c. $59^{\circ} 15' N.$ $19^{\circ} 03' E.$ er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.
(E. f. S. Nr. 3/151 1936.)
1229. Sverige. Stockholm Skærgaard. Tröskeln Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1369. Stockholm 1936.)
Lystønden *Tröskeln* paa c. $59^{\circ} 40' N.$ $19^{\circ} 50' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/456 1936.)
1230. Sverige. Öregrund Skærgaard. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1279. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Getryggen c. $60^{\circ} 12' N.$ $18^{\circ} 48' E.$ *Bellonagrundet*.
(E. f. S. Nr. 4/218 og 5/271 1936.)
1231. Sverige. Bottniske Bugt. Giffards grund. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1278. Stockholm 1936.)
En sort Lys- og Fløjtetønde, *Giffards grund*, der viser hvidt Et-Blink hver 30^s , Blink 3^s , Mørke 27^s , er udlagt paa $60^{\circ} 32'_{40} N.$ $18^{\circ} 43'_{20} E.$, $1,4$ Sm 351° fra *Giffards grund*.
(E. f. S. Nr. 10/616 1936.)
1232. Sverige. Bottniske Bugt. Argos grund Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1277. Stockholm 1936.)
Lystønden *Argos grund* paa c. $60^{\circ} 38' N.$ $18^{\circ} 22' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 7/388 1936.)
1233. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/1273 og 18/1274. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er atter udlagt paa Station:
Lilljungfruns angöringsboj c. $61^{\circ} 16' N.$ $17^{\circ} 28' E.$ *Myran* c. $61^{\circ} 36' N.$ $17^{\circ} 29' E.$
(E. f. S. Nr. 6/314 1936.)
1234. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Örnköldsvik. Råskärsön Fyr. Oplysning om Brændetid.
(U. f. s. Nr. 18/1272. Stockholm 1936.)
Råskärsön Fyr paa c. $63^{\circ} 12' N.$ $18^{\circ} 55' E.$ holdes aarligt tændt fra Søfartens Genoptagelse til den 20. Maj og fra den 20. Juli og til Søfartens Ophør.

- 1235. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Forbudt Omraade frigivet.**
(N. f. S. Nr. 18/1738. Berlin 1936.)
Omraadet mellem Breddeparallelernerne $60^{\circ} 04',_5$ N. og $60^{\circ} 00',_0$ N. samt mellem Meridianerne $29^{\circ} 01',_3$ E. og $29^{\circ} 12',_8$ E. er aabnet for Skibsfarten.
(E. f. S. Nr. 23/1306 1934. Kort Nr. 277.)
- 1236. Letland. Irben Stræde. Mikelbaka Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 3/15. Riga 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Mikelbaka* paa c. $57^{\circ} 39'$ N. $21^{\circ} 48'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/466 1936.)
- 1237. Letland. Indløbet til Riga Bugt. Ovisi Fyrskib genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 3/16. Riga 1936.)
Fyrskibet *Ovisi* paa c. $57^{\circ} 39'$ N. $21^{\circ} 36'$ E. er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.
(E. f. S. Nr. 8/466 1936.)
- 1238. Letland. Østersøen. Lystønder genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 3/15. Riga 1936.)
Nedennævnte Tønder er atter udlagt paa Station:
Lys- og Fløjtetønden *Liepaja* c. $56^{\circ} 31'$ N. $20^{\circ} 51'$ E.
Lys- og Klokketønden *Bernati* c. $56^{\circ} 23'$ N. $20^{\circ} 53'$ E.
(E. f. S. Nr. 9/558 1936.)
- 1239. Tyskland. Sommerafmærkning.**
(N. f. S. Nr. 18/1831. Berlin 1936.)
Udlægningen er Sommerafmærkningen i de tyske Farvande ved *Østersøen* er nu fuldført.
- 1240. (T). Tyskland. Greifswalder Bodden S. Fyr tændes til Forsøg.**
(N. f. S. Nr. 18/1832. Berlin 1936.)
I Tiden fra den 27. April til den 31. Maj d. A. vil der paa c. $54^{\circ} 05'$ N. $13^{\circ} 41'$ E. blive tændt et eller flere Fyr til Forsøg. Fyrene, der viser hvidt Et-Blink hver $3,5^s$, er Skibsfarten uvedkommende.
- 1241. (P). Tyskland. Darsser Ort Fyr forandres.**
(N. f. S. Nr. 18/1726. Berlin 1936.)
I Løbet af Juni d. A. vil *Darsser Ort* hvide, faste Fyr med Et-Blink paa c. $54^{\circ} 28'$ N. $12^{\circ} 30'$ E. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink afvekslende med Fire-Blink hver 24^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $5,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $5,7^s$.
Lysevne: 28 Sm.
(Kort Nr. 291, 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 402.)

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

- 1242. Danmark. Sundet. Kalvehoderne. Sorte Rende. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**
Vraget af Paketten *Johanne*, der laa sunket i $3,5$ m Vand i E.-Siden af *Sorte Rende* paa c. $55^{\circ} 36'$ N. $12^{\circ} 31'$ E., er fjernet og den udlagte Vragvager inddraget.
(E. f. S. Nr. 17/1214 1936.)
- 1243. (P). Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandres.**
(U. f. a. Nr. 18/1311. Stockholm 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 11/716 1936 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Haken Fyr* paa c. $55^{\circ} 55'$ N. $12^{\circ} 44'$ E. vil finde Sted omkring den 1. Juni d. A.
(E. f. S. Nr. 11/716 1936. Kort Nr. 312, 210, 278 og 211. Danske Lods, Side 259.)

1244. (T). Danmark. Store-Bælt. Kertemind Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
I Dagene den 29. Maj og den 4. Juni d. A. vil der om Dagen blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Kertemind Bugt* m. v.
Skydepladsen begrænses mod Nord af Breddeparallellellene gennem *Stavreshoved*, mod Øst af Meridianen $10^{\circ} 48' E.$ og mod Syd og Vest af *Fyns Kyst*.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.
1245. (T). Danmark. Store-Bælt. Musholm Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
I Dagene den 29. Maj og den 4. Juni d. A. vil der om Dagen blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Musholm Bugt*.
Skydepladsen begrænses mod Nord, Øst og Syd af *Sjællands Kyst* og mod Vest af Meridianen $11^{\circ} 05' E.$
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.
1246. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klør dyb. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 24. April d. A. af *Klør dyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret $3,8$ m.
Klør dyb S. Klokketønde: c. $54^{\circ} 50',6$ N. $10^{\circ} 33',1$ E.
(E. f. S. Nr. 14/961 1936.)
1247. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skrams Flak Lys- og Klokketønde atter i Orden.
Lys- og Klokketønden *Skrams Flak* paa c. $51^{\circ} 01' N.$ $10^{\circ} 12' E.$ er atter i Orden og lyser med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 17/1215 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1248. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev. Fyr atter tændt.
Sjællands Rev Fyr paa c. $56^{\circ} 05' N.$ $11^{\circ} 13' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 17/1216 1936.)
1249. (T). Danmark. Kattegat. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
I Dagene 3.—5. Juni 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 Nord og Syd henholdsvis af Breddeparallellellerne $56^{\circ} 02' N.$ og $55^{\circ} 45' N.$ og mod Øst og Vest henholdsvis af Meridianerne $10^{\circ} 28' E.$ og $10^{\circ} 16' E.$
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 ovenfor angivne Grænser.
1250. Sverige. Kattegat. Torekov. Lodsstation nedlægges.
(U. f. s. Nr. 18/1312. Stockholm 1936.)
Torekov Lodsstation paa $56^{\circ} 25',50$ N. $12^{\circ} 37',60$ E. nedlægges permanent den 1. Juli d. A.
(Kort Nr. 247, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 229.)
1251. (T). Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib midlertidig ombyttet.
(Telegram fra Lodakaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Fladen* paa c. $57^{\circ} 13' N.$ $11^{\circ} 51' E.$ er for et Tidsrum af c. 2 Maaneder ombyttet med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter og Lufttaagesignal. Reservefyrskibet, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“, afgiver intet Undervands-
taagesignal.
(E. f. S. Nr. 13/895 1936.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

16/1059 *København—Rødbyhavn.* Oplysning om Brændetid for Luftfy.

I. Østersøen.

1936

- 8/467 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
 12/788 *Sverige. Golland E.-Kyst. När Fyr* forandres.
 12/792 *Tyskland. Brüsterort Fyr* forandres.
 14/954 *Tyskland. Brüsterort.* Taagesignal forandres. Stormsignalmast flyttes.
 14/955 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia.* Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 14/1015 *Tyskland. Kielerfjord. Gabelsflach NE.* Lystønde udlægges til Øvelsesbrug.
 16/1063 *Sverige. Golland W.-Kyst. Skansudde Fyr* forandres.
 16/1064 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Utholmen Fyr* forandres.
 16/1065 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Stenkyrkehuk Fyr* forandres.
 16/1078 *Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde* inddrages midlertidig.
 16/1079 *Tyskland. Stilo NE.* Oplysning om Vrag.
 17/1153 *Estland. Finske Bugt. Tallinnamadal.* Fyrskib midlertidig udlagt.
 17/1163 *Tyskland. Lübeck Bugt. Travemünde. Priwall Ledefyr* forandres.
 18/1220 *Danmark. Østersøen. Marstal Bugt m. v.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.
 Advarsel.
 18/1241 *Tyskland. Darsser Ort Fyr* forandres.

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

1936

- 1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N.* Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Fortørne.
 1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
 1/21 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provsten Fort.* Oliehavn under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.
 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø Fort.*
 1/29 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedssund Havn.* Oplysning om Broer. Bolværk spærret.
 1/30 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnarbejder. Midlertidig Afmærkning.
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE.* Undervandshindring.
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.* Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 4/230 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
 7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen.* Besejlingsforholdene ændret.
 8/468 *Sundet. Kullen W.* Oplysning om Vrag „Gloria“.
 11/715 *Sverige. Sundet. Vens NW.-Rev.* Lys- og Fløjtetønde flyttes. Nyt Sømærke udlægges.
 11/716 *Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr* forandres.
 18/1243

1986

- 11/718 } *Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö vågbrytarebank Fyr og Malmö inre Fyr*
 14/959 } forandres.
 13/891 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet SW. Undervandshindring.*
 14/957 *Sverige. Sundet. Höganäs Havn. Nye Ledefyr tændes.*
 14/1016 *Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Tilsanding.*
 16/1082 *Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.*
 16/1118 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Ronde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 17/1165 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn. Forarbejder til ny Havn. Ramning af Pæle. Advarsel.*
 17/1168 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.*
 17/1213 *Danmark. Sundet. Drogden. Forarbejder til Bygning af en Fyrbaake.*
 18/1244 *Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 18/1245 *Danmark. Store-Bælt. Musholm Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 18/1246 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 18/1292 *Danmark. Sundet. Drogden. Fyrbaake opføres. Drogden Fyrskib flyttes. Lys- og Fløjte-tønde udlægges.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1986

- 1/38 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*
 1/39 *Danmark. Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W. Undervandshindring.*
 1/41 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret. Advarsel.*
 1/44 *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*
 1/45 *Danmark. Limfjorden. Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg. Gennemsejlings-aabning midlertidig formindsket. Tider for Gennemsejling.*
 1/46 *Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.*
 9/569 *Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag „Kaj“. Advarsel.*
 11/722 *Sverige. Kattegat. Vingaskär Fyr forandres.*
 12/802 *Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.*
 13/894 } *Danmark. Isefjord. Bramsnæsvisg. Skydning med Torpedoer. Advarsel.*
 16/1084 }
 17/1218 *Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Tangen N. Vrag „Jylland“ afmærket.*
 18/1249 *Danmark. Kattegat. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 18/1251 *Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 18/1252 *Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1986

- 1/48 } *Nordsøen. Doggerbank. E.-Side. Vrag. Advarsel.*
 8/486 }
 1/56 *Frankrig. Dunkerque. Rustingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjte-tønde.*
 1/57 *England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.*
 1/58 *England. Humber. Grundt Vand.*
 1/59 *Skotland. Firth of Forth. North Carr Rock. Forsøgsløstønde med Taageknaldsignal flyttet.*
 1/60 *Skotland. Firth of Forth. Leith. Boreoperationer.*
 5/276 *Nordsøen. Haaks Fyrskib SSW. Vrag.*
 10/639 *England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet.*
 11/728 *Tyskland. Jade. Wangeroog. Skydeøvelser. Aussen Jade Fyrskibs Plads midlertidig foranderlig.*
 18/1256 *Holland. Noord Hinder Fyrskib ombyttes midlertidig.*

Island og Færøerne.

1986

- 1/66 *Island. Faxaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.*
 1/68 *Island. Fáskrúðsfjörður. Hafnarne Fyr midlertidig slukket.*
 1/69 *Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.*
 17/1179 *Færøerne. Bordo. Klaksvig. Havnearbejder. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1936
- 1/82 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
- 1/83 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
- 1/84 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.
- 1/85 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/86 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 1/88 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/89 *Danmark.* Stednavne rettes i danske Søkort.
- 1/92 *Færøerne.* Vejrmeding pr. Radio.
- 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselsstationer.
- 2/147 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelige Oplysninger angaaende Miner.
- 12/859 *Nordlige Atlanterhav.* Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.
- 13/932 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.
- 15/1054 *Sverige.* Opmaalingsarbejder 1936. Midlertidige Mærker for Søopmåling og Triangulation. Advarsel.
- 16/1115 *Kanada og Newfoundland.* St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.
- 16/1116 *Tyskland.* Norddeich. Oceanvejrmedinger.
- 17/1210 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
- 18/1290 *Danmark.* Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.
- 18/1291 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.

1252. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,2 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 5,6 m, i *Sælhundeholm Lob*: 4,2 m, i *Gaaseholm Lob*: 2,3 m, i *Svanholm Lob*: 1,5 m og i *Kobberø Lob*: 2,8 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,2 m Dybde over *Havrevlen* og 5,6 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 4,2 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,5 m.

b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 2,0 m.

(E. f. S. Nr. 14/968 1936.)

1253. Sverige. Skagerrak. Løbet mellem Tjörn og Kalven. Tønde inddraget.

(U. f. S. Nr. 18/1374. Stockholm 1936.)

Den røde Fadtønde paa 57° 56',₁₄ N. 11° 34',₇₄ E. er permanent inddraget.

1254. Norge. Skagerrak. Vestfjorden—Tønsberg. Lystønde udlagt.

(E. f. S. Nr. 4/263. Oslo 1936.)

Den W.-ligste røde Stage i den afmærkede Rende fra *Vestfjorden* til *Tønsberg Havn* paa 59° 16' 14" N. 10° 23' 22" E. er inddraget og erstattet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s, Blink c. 0,5^s, Mørke c. 4,5^s.

(E. f. S. Nr. 16/1120 1936.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen

1255. (T). Holland. Zeegat van Texel. Marsdiep. Lystønder midlertidig udlagt.

(B. a. Z. Nr. 96/1070. 's-Gravenhage 1936.)

To røde og sorte, vandret stribede Lystønder mærket „*Mijl*“, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s, Lys 7^s, Mørke 3^s, er midlertidig udlagt ved den maalte Mil paa c. 52° 58' N. 4° 44' E.

1256. (P). Holland. Noord Hinder Fyrskib ombyttes midlertidig.

(B. a. Z. Nr. 101/1109. 's-Gravenhage 1936.)

Den 8. Juni d. A. vil Fyrskibet *Noord Hinder* paa c. 51° 39' N. 2° 34' E. for et Tidsrum af c. 10 Dage midlertidig blive ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde mærket „*N. Hinder*“, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s.

1257. Belgien. Ostende Anduvning. Grunde.

(N. t. M. Nr. 792. London 1936.)

Nedennævnte Grunde er fundet, som følger:

a. En 8,2 m Grund paa 51° 23' 52" N. 2° 56' 52" E.

b. - 9,6 m — — 51° 22' 36" N. 2° 48' 14" E.

c. - 5,5 m — — 51° 15' 42" N. 2° 44' 42" E.

(Kort Nr. 264.)

1258. England. Themsen Munding. Kentish Knock. Grund.

(N. t. M. Nr. 774. London 1936.)

En Grund med 10,4 m Vand ligger paa 51° 43' 37" N. 1° 38' 08" E., c. 3,35 Sm 97° fra det kendelige Vrag, strandet paa *Long Sand*.

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

1259. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Beaufort Rock bortsprængt.

(N. t. M. Nr. 754. London 1936.)

Beaufort Rock paa c. 50° 20' N. 4° 08' W., 0,271 Sm 43° fra Bølgebryderbaaken, er bortsprængt til en Dybde af 6,7 m.

1260. (T). England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bar Fyrskib ombyttes midlertidigt.
(N. t. M. Nr. 784. London 1936.)
Omkring den 18. Maj d. A. ombyttes *Bar* Fyrskib paa c. $53^{\circ} 32' N.$ $3^{\circ} 20' W.$ for et Tidsrum af c. een Maaned med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter. Taagesignalet afgives med Taagehorn i Stedet for med Sirene. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr eller Undervandstaagesignal.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1261. Frankrig. Mesquer. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 18/1105. Paris 1936.)
Den 9. Maj d. A. forandres *Mesquer* Fyr paa c. $47^{\circ} 25',_3 N.$ $2^{\circ} 28',_0 W.$ uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 3^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 13 Sm.
1262. Frankrig. Piriac Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 18/1104. Paris 1936.)
Den 9. Maj d. A. forandres *Piriac* Fyr paa c. $47^{\circ} 23',_0 N.$ $2^{\circ} 32',_7 W.$ uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 13 Sm.
1263. Frankrig. Le Croisic Ledefyr forandret.
(A. a. N. Nr. 18/1106. Paris 1936.)
Den 9. Maj d. A. forandres *Le Croisic* Ledefyr paa c. $47^{\circ} 17',_9 N.$ $2^{\circ} 31',_0 W.$ uden nærmere Meddelelse til samtidig at vise hvidt 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 . Synsvidde: 11 Sm.
1264. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Block Island Sound. Shagwong Reef S. Grund.
(N. t. M. Nr. 773. London 1936.)
En Grund med $2,7$ m Vand ligger paa c. $41^{\circ} 07' N.$ $71^{\circ} 55' W.$, $3,75$ Sm 310° fra *Montauk Point* Fyr.

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

1265. Fransk Guyana. Salut Isles. Dybde aftaget. Braad.
(N. t. M. Nr. 767. London 1936.)
1. Dybden rapporteres at være aftaget mellem Punkterne $0,8$ Sm 135° og $1,0$ Sm 119° fra *Royal Island* Gruppe-Blinkfyr.
2. Braad er observeret $0,9$ Sm 108° og $0,42$ Sm 260° fra *Royal Island* Gruppe-Blinkfyr.
Royal Island Gruppe-Blinkfyr: c. $5^{\circ} 17' N.$ $52^{\circ} 35' W.$

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1266. Frankrig. Juan Bugt. Batterie du Graillon. Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 18/1102. Paris 1936.)
Paa Toppen af Taarnet i *Batterie du Graillon* er paa c. $43^{\circ} 32',_9 N.$ $7^{\circ} 07',_2 E.$ tændt et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 36 m. Synsvidde: 8 Sm.

1267. **Sardinien. Alghero. Fyr nedlagt.**
(A. a. N. Nr. 103/221. Genua 1936.)
Det hvide, faste Fyr paa c. $40^{\circ} 34' N.$ $8^{\circ} 18' E.$, paa Bastionen NW. for Byen, er permanent nedlagt.
1268. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Elba. Portoferraio. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. 120/298. Genua 1936.)
Fyret paa c. $42^{\circ} 49' N.$ $10^{\circ} 20' E.$, NE. for Byen, har en Synsvidde af $19,5$ Sm.
1269. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Capo d'Orso. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 111/266. Genua 1936.)
Capo d'Orso Fyr paa c. $40^{\circ} 38' N.$ $14^{\circ} 41' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 8^s . Synsvidde: c. 20 Sm.
1270. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Tropea. Oplysning om Lystønde. Advarsel.**
(A. a. N. Nr. 111/265. Genua 1936.)
Tropea Lystønde ligger paa c. $38^{\circ} 41' N.$ $15^{\circ} 54' E.$, 393 m 15° fra Fyret paa Molehovedet. Fyrkarakteren er grønt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.
Man advares imod at passere mellem Lystønden og Molehovedet.
1271. **Sicilien. Tyrenske Hav. Capo S. Vito. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. 104/229. Genua 1936.)
Capo S. Vito Fyr paa c. $38^{\circ} 11' N.$ $12^{\circ} 44' E.$ er formørket fra Pejling 0° til 36° .
1272. **Sicilien. Tyrenske Hav. Isola Lipari. Pignataro Ankerplads. Fyr nedlagt.**
(A. a. N. Nr. 120/295. Genua 1936.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa *Pignataro* Ankerplads paa c. $38^{\circ} 29' N.$ $14^{\circ} 58' E.$ er permanent slukket.
1273. **Sicilien W.-Kyst. Capo Feto Fyr nedlagt.**
(A. a. N. Nr. 118/284. Genua 1936.)
Capo Feto Fyr paa c. $37^{\circ} 40' N.$ $12^{\circ} 31' E.$ er permanent nedlagt og Fyrtaarnet nedrevet.
1274. **Italien S.-Kyst. Capo Santa Maria di Leuca. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 120/299. Genua 1936.)
Capo Santa Maria di Leuca Fyr paa c. $39^{\circ} 48' N.$ $18^{\circ} 22' E.$ er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,42^s$, Mørke $2,40^s$, Blink $0,42^s$, Mørke $2,40^s$, Blink $0,42^s$, Mørke $8,94^s$. Iøvrigt uforandret.
1275. **Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto Garibaldi SE. Vrag.**
(A. a. N. Nr. 105/236. Genua 1936.)
Et Vrag ligger sunket i 15 m Vand paa $44^{\circ} 37' 50'' N.$ $12^{\circ} 21' 48'' E.$, ud for Mundingen af *Po di Primaro*.
1276. **Italien E.-Kyst. Venedig Bugt. Piave Vecchia. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 106/245. Genua 1936.)
Piave Vecchia Fyr paa c. $45^{\circ} 29' N.$ $12^{\circ} 35' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 24^s , Blink $0,27^s$, Mørke $2,73^s$, Blink $0,27^s$, Mørke $2,73^s$, Blink $0,27^s$, Mørke $2,73^s$, Blink $0,27^s$, Mørke $14,73^s$. Lysevne: 33 Sm. Iøvrigt uforandret.
1277. **(T). Jugoslavien. Adriaterhavet. Canale di Sabbioncello. Isola Curzola (Korcula). Fyr midlertidig slukket.**
(A. a. N. Nr. 105/239. Genua 1936.)
Det røde, faste Fyr paa Molehovedet paa c. $42^{\circ} 58' N.$ $16^{\circ} 49' E.$ er for Tiden slukket.
1278. **Tyrkiet. Sorte Hav. Amasra (Amastra). Fyr ødelagt.**
(A. a. N. Nr. 108/259. Genua 1936.)
Amasra Fyr paa c. $41^{\circ} 45' N.$ $32^{\circ} 25' E.$ er ødelagt.

1279. Ægypten. Capo Brulos. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 106/247. Genua 1936.)

Capo Brulos Fyr paa c. 31° 36' N. 31° 05' E. viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 15^s, Lys 8^s, Mørke 2^s, Lys 3^s, Mørke 2^s.

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

1280. Røde Hav. Dedalus Skær. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 107/254. Genua 1936.)

Dedalus Fyr paa c. 24° 55' N. 35° 52' E. viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 13₆^s, Blink 0₄^s, Mørke 1₄^s, Blink 0₄^s, Mørke 5₄^s, Blink 0₄^s, Mørke 5₆^s.

1281. (P). Røde Hav W.-Kyst. Mohamed Gul Anduvning. Fyr tændes.

(N. t. M. Nr. 744. London 1936.)

I Løbet af 1936 tændes paa *Shab Baraya* paa c. 20° 52' N. 37° 23' E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Fyret bliver ubevogtet.

1282. Røde Hav. Masamarhu Island. Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 119/289. Genua 1936.)

Masamarhu Fyr paa c. 18° 50' N. 38° 45' E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 17/1204 1936.)

1283. (T). Røde Hav. Eritrea. Massaua. Ras Mudur Fyr midlertidig forandret.

(A. a. N. Nr. 119/292. Genua 1936.)

Ras Mudur Fyr paa c. 15° 37' N. 39° 29' E. viser for Tiden hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0₅^s, Mørke 2₅^s, Blink 0₅^s, Mørke 2₅^s, Blink 0₅^s, Mørke 8₅^s. Synsvidde: 12 Sm.

1284. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Satan's Gap. Vrag fjernet.

(N. t. M. Nr. 745. London 1936.)

Vraget, der laa sunket paa c. 30° 27' N. 48° 05' E., 0₃₀ Sm 22° fra *Haji Ebrahim's* Hus, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 16/1103 1936.)

1285. Forindien W.-Kyst. Bhatkal Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 800. London 1936.)

Bhatkal hvide, faste Fyr paa c. 13° 58' N. 74° 32' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 37 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Taarn.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1286. Fransk Indokina. Annam. Hon Chut Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 765. London 1936.)

Hon Chut Fyr paa c. 11° 47' N. 109° 13' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7^s. Synsvidde: 12 Sm.

1287. (P). Australien. Torres Stræde. Prince of Wales Channel. Grundt Vand.

(N. t. M. Nr. 747. London 1936.)

Grundt Vand rapporteres at findes paa c. 10° 30' S. 142° 15' E., 1₉ Sm 66° fra *Hammond Rock* Fyr.

1288. Australien. New South Wales. Bellinger Floden Indløb. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 746. London 1936.)

1. Det røde, faste Fyr paa c. 30° 30' S. 153° 03' E. er nedlagt.
2. De to grønne, faste Ledefyr, der ikke er angivet i Kortet, er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 32/1943 1935.)

1289. New Zealand. North Island. Matakawa Point. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 794. London 1936.)

Matakawa Fyr paa c. 37° 33' S. 178° 19' E. lyser nu regelmæssigt med normal Fyrkarakter.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1290. Danmark. Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

Paa dertil given Foranledning undlader Ministeriet ikke at henlede Opmærksomheden paa, at der ved Afsendelse af Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender altid bør benyttes Søfartsafdelingens Telegramadresse, der er:

„Søfart, København“.

Telegrammer med denne Adresse bliver efter Omstændighederne straks viderefordret til vedkommende Tjenestemand under Søfartskontoret ogsaa udenfor Ministeriets Kontortid, hvorimod Telegrammer, der er adresseret „Handelsministeriet, København“, og som ankommer efter Kontortidens Udløb, almindeligvis ikke vil kunne paa-regnes at komme de vedkommende Tjenestemænd i Hænde før den følgende Dag ved Kontortidens Begyndelse.

(E. f. S. Nr. 1/83 1936.)

1291. (T). Britiske Øer. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges.

Advarsel.

(N. t. M. Nr. 788. London 1936.)

I Tiden fra den 15. April til omkring den 15. 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. *Thames* Munding og *Goodwins*.

N.-Grænse: 51° 40' N.

E.-Grænse: Fra *North Falls* paa c. 51° 40' N. 1° 58' E. til *Tail of the Falls* paa 51° 12' N. 1° 45' E.S.-Grænse: Fra *Tail of the Falls* til et Punkt c. 4 Sm S. for *Dover*.W.-Grænse: Kysten fra *Dover* til *North Foreland*, derfra medtagende den E.-lige Del af *Edinburgh Channel* og derfra E. om *Long Sand* til 51° 40' N., N.-Grænsen.b. *Lowestoft* Anduvning og *Hewett Channel*.

II. England S.-Kyst:

a. Et Omraade W. for *Saint Catherine's Point*, *Isle of Wight*, W. efter til Meridianen 1° 46' W. og mellem Breddeparallelernerne 50° 32' N. og 50° 39' N.b. *Cowes harbour* og et Omraade i *Solent* omfattende Anduvningen til *Southampton Water*.c. Et Omraade mellem *Shoreham* og *Eastbourne* mod S. til 50° 30' N. og mellem Meridianerne 0° 15' W. og 0° 30' E.

Kort, Farvaudsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Bogs Nr.*England:*

R 591 North America, West Coast. — San Francisco harbour.

R 2026 Japan. — Matsu shima to Kuro shima.

T Supplement No. 3 to Pacific Islands Pilot, Vol. II.

Tillæg.

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

1292. (P). Danmark. Sundet. Drogden. Fyrbaake opløses. Drogden Fyrskib flyttes. Lys- og Fløjtetønde udlægges.

Den 28. Maj d. A. eller snarest derefter vil der i Anledning af Arbejderne med Bygning af *Drogden* Fyr blive truffet følgende Foranstaltninger vedrørende Afmærkningen i det S.-lige *Drogden*:

1. Fyrskibet *Drogden* flyttes c. 1600 m S. efter fra sin nuværende Plads til $55^{\circ} 31' (48'')$ N. $12^{\circ} 42' (58'')$ E.

2. En hvid Lys- og Fløjtetønde mærket „D“, og som viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 3^s , Lys c. $1\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $1\frac{1}{2}^s$, udlægges 100 m 270° fra Pladsen for *Drogden* projecterede Fyr ($55^{\circ} 32' 11''$ N. $12^{\circ} 42' 56''$ E.).

3. Naar Sænkekassen for Fyret er bragt paa Plads, belyses den efter Mørkets Frembrud af flere hvide Lanterner, anbragt langs Sænkekassens Overkant.

Under Taage og usigtbart Vejr afgives fra Sænkekassen Taagesignal med Tyfon, Et-Stød hver 30^s .

(E. f. S. Nr. 17/1213 1936. Kort Nr. 285, 249, 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 230. Fyr-Fort. Nr. 296 A, 300 og 300 A. Søm.-Fort. Side 45, Nr. 9 A.)

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

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

**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

Owners' &
Captains' **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.

* DANSKE HAVNE *

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Breddelse har 7,5 m og i Fyrlinlen 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 Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende 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 Fartøjets fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeplatforme og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingslobet 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. Sellskibe 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 Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partrådningsfartøjer. 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. m³. 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.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinckekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 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-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt 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 Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr.. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. 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). Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 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.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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 Løppegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Tukster. 2 af Svitzers Bjergalgsdampere 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. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjelpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan- og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Købingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingslobet Nord fra 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 moderat 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.

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN
Telefon Helstrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

Skibsprovantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/s

Telefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordruk 3098

Amaliøgade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 20

TORS DAG 14. MAJ 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S AARSBERETNING

Det er glædeligt at kunne konstatere, hedder det i Dansk Dampskibsrederiforening's Skibsfartsberetning for 1935, der i Aar udsendes for tiende Gang, at Aaret aller har vist nogen Fremgang for dette under Verdenskrisen saa vanskeligt stillede Erhverv.

Den indsejlede Fragt har været ca. 201 Mill. Kr. mod ca. 191 Mill. Kr. i 1934, og Flaadens Beskæftigelsesgrad har været ret god. Fortjenesten har imidlertid ikke staaet i rimeligt Forhold til Beskæftigelsen. Nogen alt for stor Optimisme er det derfor for lidligt at hengive sig til, selv om der er visse Tegn, der kunde tyde paa, at Skibsfarten tør forvente noget bedre Tider, end Tilfældet har været i flere Aar.

Ved Chamber of Shipping's aarlige Generalforsamling i London den 16. Februar 1933 vedtoges paa Forslag af Lord Essendon en Resolution, hvori bl. a. udtaltes, at for Genoprettelse af »a prosperous world trade« (og dermed ogsaa Skibsfarten) var følgende nødvendigt: »The removal of all restrictions on international trade, including prohibitions, quotas and exchange restrictions and all forms of flag discrimination, including subsidies, in the World Freight Market.»

Desværre har de britiske Redere ved at gaa ind for Subsidier til den britiske Trampskibsfart fraveget dette klare Standpunkt, men derfor bliver det ikke mindre rigtigt.

Det maa aller og aller gentages, at forinden Landenes Restriktions-, Præference- og Subventionspolitik ophører eller indskrænkes meget betydeligt, og Grundloven for al international Skibsfart, derunder navnlig ogsaa dansk Skibsfart: »Freedom of the trade«, aller sættes i Højsædet, er det bydende nødvendigt at udvise den aller største Forsigtighed, Agtpaaivenhed og Forstaaelse.

Det gælder ikke alene dem, som direkte er beskæftiget ved Skibsfart — Redere og Sømand — men ogsaa i høj Grad offentlige Myndigheder, Erhvervets Kunder — Importører og Eksportører — kort sagt alle indenfor det danske Samfund, som maa være interesseret i Erhvervets Trivsel. *Nye Byrder og nye Krav bør være bandlyst*, saafremt man ikke skal se Fremgangen afløst af Stagnation eller Tilbagegang.

Aller i Aar bør det fremhæves, at Dansk Skibsfart ikke modtager Statsstøtte af nogen Art, eller nyder Præference ved Udførelse af Transporter. Ikke desto mindre byder den sit Personal Lønninger og Vilkaar, som staa fuldt ud paa Højde med — ja i mange Tilfælde langt over — hvad der bydes i andre Lande, og har endda været i Stand til ved Forøgelse og Vedligeholdelse at holde sit Materiel i fuldt forsvarlig og konkurrencedygtig Stand.

Æren herfor tilkommer vel nok først og fremmest den danske Rederstand, som trods al Modgang har udvist stor Dygtighed, Administrationsevne og Initiativ; men ogsaa den dygtige danske Sømand — Skibsfører, Officer og Menig — tilkommer der en væsentlig Del af Æren for det gode Resultat.

Sømandssindet lever endnu friskt og sundt i den danske Sømand, og for vor Skibsfarts Fremtids Skyld maa det haabes, at dette Sind aldrig maa dø eller blive fordærvet af fremmed Paavirkning.

SKIBE OG TRÆ

Under en Omtale af et uheldigt Forslag, som forskellige danske Træimportører skulde have forelagt Valutakontoret, skrev vi bl. a. i vort Nummer for 16. April følgende:

I den engelske Handelstraktat med Sovjetrusland er det ganske rigtigt udtrykkeligt forlangt, at en vis Del af det til England importerede Træ blev befordret med engelske Skibe, men ligesom vi ikke har set med særligt blide Øjne herpaa, osv.

I den Anledning tilskrev Mr. T. Norman F. Salvesen af Firmaet Chr. Salvesen & Co., Leith, os, at han ganske vist ofte havde set dette Synspunkt gjort gældende i skandinaviske Blade, men at han betvivlede dets Rigtighed. Vi har undersøgt Sagen, og det har vist sig, at der ikke er stipuleret nogen bestemt britisk Andel i denne Trætransport. Det hedder i den »Temporary Commercial Agreement« mellem Sovjetrusland og Storbritannien:

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics, being desirous of applying in an increasing proportion the proceeds of the sale in the United Kingdom of goods imported from the Union of Soviet Socialist Republics to payments for goods purchased in the United Kingdom and for the utilisation of British shipping services, will give effect to the arrangements with regard to an approximate balance of payments set out in the Schedule to the present Agreement.

SKIBSFARTENS AARSRESULTATER

Paa Grundlag af de Beretninger, som indsendes til det Statistiske Departement om danske Skibes Fart paa Udlandet, har Departementet foretaget den sædvanlige Opgørelse af den Bruttofragt, som danske Damp- og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1935, samt af det samlede Beløb i Maanedsfragt for de Skibe, der har sejlet paa Time-Charter.

Opgørelsen viser, at de nævnte Skibe i 1935 har indsejlet ca. 171 Mill. Kr. i Bruttofragt og ca. 18 Mill. Kr. i Maaanedsfragt for udenlandsk Regning mod henholdsvis 168 Mill. Kr. og 14 Mill. Kr. i 1934.

Foretager man en Omregning af Maaanedsfragt til Bruttofragt, kan den danske Handelsflaades samlede Fragtindtægt i 1935 ansættes til ca. 201 Mill. Kr.

De tilsvarende Tal for 1934 og for 1933 var henholdsvis 191 Mill. Kr. og 181 Mill. Kr. Der er saaledes en tydelig Opgang af spore, men da Opgangen ikke skyldes stigende Fragter, men stigende Beskæftigelse, er Resultatet endnu ikke tilfredsstillende.

En meget stor Del af det indsejlede Fragteløb — formentlig ca. to Trediedele — falder paa ren Fart mellem udenlandske Havne, saa det vil forstaaes, at den Indtægt, Skibsfarten bringer, er af største Betydning for Tilvejebringelsen af den størst mulige Ligevægt paa Danmarks Betalingsbalance, ja, den er utvivlsomt den mest betydningsfulde Faktor til Udligning af Landets Underskud paa Handelsbalancen.

Som omtalt i Dansk Dampskibsrederiforening's sidste Aars-Beretning har Rederierne i de senere Aar fortrinsvis anvendt deres Fortjeneste til Konsolidering. Den samme Fremgangsmaade er ogsaa anvendt i Aar, men enkelte Selskaber, som i de foregaaende Aar ingen Dividende har udbetalt, har dog nu fundet det forsvarligt og rimeligt at udbetale et beskedent Udbytte til deres Aktionærer, og enkelte

Rederier har ogsaa ment at kunne forøge deres Udbytte en lille Smule. Til Gengæld er der ogsaa Rederier, nemlig de, hvis Skibe fortrinsvis eller udelukkende er beskæftiget i Nord-Østersøfart, som paa Grund af de overordentlig vanskelige Konkurrenceforhold i denne Fart har maattet reducere deres Udbytte eller helt lade være med at udbetale saadant.

Dansk Dampskibsrederiforening har gennem en Aarrække foretaget en Opgørelse over 13 af de største og mest betydende Rederiers Aarsudbytte, der fremgaar af nedenstaaende Tabel.

Aar	Selskabernes samlede B. R. Tonnage	Selskabernes samlede Aktiekapital	Udbyttets procentvise Andel af Aktiekapital	Udbyttet pr. B. R. T.
1922	488,231	95,450,000	9.6	18.70
1923	485,359	81,450,000	9.6	16.20
1924	515,564	83,350,000	7.0	11.20
1925	530,724	85,050,000	3.1	5.00
1926	540,618	85,050,000	2.9	4.60
1927	539,118	80,270,000	6.7	10.00
1928	533,715	76,285,000	7.2	10.30
1929	522,890	76,285,000	8.5	12.40
1930	543,122	76,245,000	5.0	7.00
1931	557,041	76,245,000	1.3	1.78
1932	569,124	76,245,000	1.4	1.81
1933	521,483	76,245,000	1.9	2.74
1934	494,357	66,225,000	3.0	4.02
1935	476,084	66,225,000	5.6	7.83

Det vil heraf ses, at Udbyttet baade i Relation til Aktiekapital og til den anvendte Tonnage efter den store Nedgang i 1931 har været stadig stigende, men dog endnu langt fra er paa Højde med, hvad det var i 1929, Skibsfartens sidste forholdsvis gode Aar. Og med den Risiko, som der altid vil være forbundet med Pengeanbringelse i Skibsfart, maa Mulighederne for højere Udbytte være større, før man kan forvente den Udvidelse af dansk Skibsfart, som vilde være ønskelig baade af Hensyn til Landets Økonomi og til Beskæftigelsesproblemet.

SVENSK SKIBSFART OG STATSSTØTTE

Som tidligere omtalt er der af det svenske Kommersekollegium med Bistand af sagkyndige afgivet en Betænkning. Der vil nu blive fremsat Forslag om Forholdsregler til Støtte for det svenske Skibsfarts-Erhverv. De tidligere nævnte Foranstaltninger vil nærmest komme til at bestaa i forøgede Muligheder for at opnaa rimelige Laan, der særligt tager Sigte paa at fremme den ønskede Modernisering og Fornyelse af den svenske Handelsslaade.

I Indstillingen til Lovforslaget anføres, at den svenske Tramptonnage for en stor Del bestaar af forholdsvis gamle Skibe. I Betænkningen var fremført, at 60 pCt. af Tramptonnagen er Skibe paa 20 Aar eller mere, hvilket i Forhold til andre Lande er et meget højt Tal. Dette er en Svaghed for det svenske Skibsfarts-Erhverv, naar det drejer sig om at modstaa den stadigt stigende Konkurrence paa det internationale Fragtmarked. Her gør Kravet om moderne Tonnage sig gældende i stadig højere Grad. Af Kommersekollegiets Betænkning fremgik ogsaa, at Skibenes Alder har stor Indflydelse paa Rederierhvervets økonomiske Resultat.

Der vil endvidere blive fremsat Forslag til en særlig Lov om Forbud mod Indkøb fra Udlandet af visse Skibe. I denne Lov, som forudsættes sat i Kraft fra 1. Juli, gives Forbud mod Erhvervelse af udenlandske Skibe, som er 20 Aar eller endnu ældre, og som ikke har højeste Klasse i et godkendt Klassificeringsselskab. Forbudet omfatter ogsaa Erhvervelse af saa stor en Andel i saadanne Skibe, at Skibet ved Erhvervelsen bliver svensk. Fra Forbudet gives der dog visse Undtagelser.

SKIBSBYGGERI FOR FREMMED REGNING

Den sidste Lloyds Register Rapport over Skibsbygninger har naturligvis vakt Opmærksomhed overall og i England vel ikke mindst. Paa engelske Beddinger er for Øjeblikket en Tonnage paa 842.367 Bruttotons, deraf 113.866 Tons til Redere i fremmede Lande. Tyskland har som nævnt 317.053 Tons under Bygning, men deraf 167.544 Tons til fremmede Lande. Og paa samme Maade med de fleste andre Lande.

Det er givet, at især den tyske Skibsbygningsaktivitet vækker Opsigt i England. Og man ser Grunden til Stigningen i de indefrosne Tilgodehavender. For at faa dem ud maa man simpelthen lade bygge i Tyskland!

Det kan kun kaldes en usund Tendens, eftersom der derigennem paaføres Skibsfarten Tonnage, som ellers ikke var blevet bygget. Forhaabentlig er det kun af yderst forbigaaende Karakter. Beklageligvis har Metoden faaet yderligere Udbredelse. Saavel i Italien som i Danzig er der gjort Tonnagebestillinger for at frigøre Valuta, akkurat som i Tyskland. De 4 Skibe paa ialt 25.260 Tons, der bygges i Danzig, er blevet bestilt af fremmede Redere. Italien har kun 6 Skibe paa ca. 25.600 Tons under Bygning, men af disse er to paa 20.700 Tons for fremmed Regning.

I Danmark saavel som i Sverige er Udlandsbestillingerne imidlertid ogsaa betydelige. Her i Landet var af en Tonnagebestilling paa 55.400 Tons de 39.800 Tons for udenlandsk Regning. I Sverige var Forholdet endnu mere udpræget, nemlig henholdsvis 112.750 og 100.250 Tons.

Der er dog en meget væsentlig Forskel paa Bestillinger gjort i Lande som Danmark og Sverige og saa dem, der er gjort i forskellige af de ovennævnte Lande.

En moderne Fruglbaad.

Efter en vellykket Prøvetur er Rederiet J. Lauritzen's m.s. »Chilean Reefer«, der er et Søsterskib til m.s. »Canadian Reefer« og til m.s. »Brazilian Reefer«, der afleveredes fra Værftet i September Maaned d. A., afsejlet til Vestindien og Amerika. »Chilean Reefer« er bygget som Slusdækket Lastmotorskib med Krydselhæk og er konstrueret til Germanischer Lloyd's højeste Klasse.

Skibet er bygget specielt til Frugt fart, og Farten er derfor af særlig Betydning, hvorfor der er taget Hensyn hertil ved Konstruktionen af Skibets Form. Hoveddimensionerne er 290' X 44' 6" X 26' 6", og Lasteevnen er ca. 2,400 Tons d.w.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 5 cylindret Dieselmotor af Burmeister og Wains 2-takts enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning. — Der udvikles 2,250 I.H.K., hvilket giver Skibet en Fart af ca. 13.75 Knob. — Der er anvendt Atlas Ammoniak Kølemaskiner med direkte Fordampning i Køleslangerne. —

Skibet er bygget med 2 Master, 4 Samsonposter og 4 Luger, som betjenes af 8 Stk. Lossehomme, hver til 3 Tons samt en Sværbom til 15 Tons.

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond

»Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond« har afholdt Landsbestyrelsesmøde og Lands-Delegeretmøde i Randers. Efter en Indledningshøjtidelighed aflagde Formanden, Administrator Alex Larsen den omfattende Aarsberetning og oplyste bl. a., at Fonden i sidste Finansaar havde anvendt 30,556 Kr. til Understøttelser mod 22,441 Kr. i 1934 og ialt 180,149 Kr. 68 Øre de sidste 10 Aar. Fonden har faaet et nyt Rekreatiohjem, nemlig Ejendommen »Aneberg« paa Helsingør Strandvej. Ejendommen er en anonym Gave.

PERSONALIA

25 Aars Jubilæum

Generalkonsul Holger Adolph og Grosserer Cornelius Petersen havde i Onsdags 25 Aars Jubilæum som Dommere ved Sø- og Handelsretten.

80 Aar

Skibsbygmester J. O. Christensen, Marstal, fylder 14. Maj 80 Aar. Den gamle Skibsbygmester har skabt en landskendt Virksomhed og er ualmindelig agtet af alle, der har Forbindelse med ham.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Det mest fremtrædende Træk paa Fragtmarkedet i den forløbne Uge er den ringere Aktivitet paa Kornmarkederne, hvor kun St. Lawrence har sluttet noget af Betydning, samt den langsomme, men sikre Nedgang i Fragtraterne paa en Række af de oversøiske ikke-kontrollerede Markeder. Disse Foreteelser er naturligvis to Sider af samme Sag, nemlig det Misforhold, der eksisterer mellem Transportbehovet, og den disponible Tonnage. For den øjeblikkelige Stillings vedkommende gør sæsonmæssige Svingninger sig vel nok gældende, idet Beskæftigelsen paa de oversøiske Markeder jo normalt aftager om Sommeren, og Forholdene vil utvivlsomt rette sig noget senere hen paa Aaret, især da den voldsomme Oprustning, der finder Sted i en Række Lande, allerede nu begynder at sætte sit Præg paa Fragtmarkedet i Form af stærkt udvidet Efterspørgsel efter Ertstonnage fra næsten alle Pladser paa Jordkloden. Den Spire til en Forbedring, der ligger i disse Forhold, kan imidlertid hurtigt blive kvalt af den Tilgang af hypermoderne Dieseltonnage, som i Løbet af de næste 6/12 Maaneder vil blive afleveret fra Værfterne, og endelig synes den italienske Handelsflaades Tilbagevenden paa de aabne Markeder at udgøre et stærkt Usikkerhedsmoment i mange Befragteres Kalkulationer.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende kortfattede Oversigt:

Canada/US. Atlantic & Gulf/Vestindien. Som nævnt i Indledningen har St. Lawrence været jævnt aktivt til UK./Cont. paa Basis af de forhøjede Minimalrater. Enkelte Baade er desuden sluttede fra Churchill til uforandrede Rater, ligesom en Række mindre Baade har fundet Beskæftigelse fra Great Lakes til Rater omkring 21½ Cts. til UK., Option Skandinavien til 2 Cts. mere. Deals fra Canada ligger omkring 50/- 52/6d. pr. Std. beroende paa Laste/Losseplads, samt Størrelse.

Fra Staterne er det som sædvanligt Scrapjernsnoteringerne, der dominerer. Det synes dog, som om

Befragterne har Vanskeligheder med de højere Rater, der forlanges i Anledning af den Forhøjelse af Minimalraterne fra St. Lawrence, der har fundet Sted. Kun en enkelt 300 Tonne sluttet til 13/- til UK., men en lang Række lignende Ordre cirkuleres til noget varierende Rater. Til Østen presser Befragterne for Tonnage, og Raten ligger paa omkring 13/6d. fra Northern Range/1 Havn Japan.

Sukker fra Vestindien ligger svagere, og 7200 Tonne maatte acceptere 13/4½d. fra Cuba til UK. for Majlastning, hvorimod Befragterne maatte op paa 17/6d. for 3500 Tonne Cuba/Bordeaux direkte.

River Plate. Der er mindre Interesse for Majs i Europa, og Vejret har desuden været i Udskeibningernes Disfavour, saa der har kun været ringe Aktivitet. Det er stadig Mellestørrelsen, der er efterspurgt, og man venter fornyet Efterspørgsel, saasnart Vejforholdene forbedrer sig. Stillingen paa dette Marked er dog stadig alvorlig, og som en talende Illustration foreligger nu Meddelelse fra Tramp Shipping Committee om, at Ballastprovisoen er forlænget fra 1. Juli til 1. August.

Vestkysten af Sydamerika. Nitrat-Befragterne har taget to 8/8500 Tonnere til 18/6d. til UK./Cont., hvilket kan gentages for Juni/Juli, ligesom Tonnage stadig kan placeres fra Chile til Staterne til omkring \$4:- pr. Ton. Fra Peru noteres Sukker til UK. til 17/d.

Nordpacific. Dette Marked viser fortsat kun ringe Interesse for Korn-tonnage, og der noteres kun en enkelt Ordre for Juli til UK./Cont. til 18/-. Paa Pio. Basis til Europa er Efterspørgslen ogsaa stærkt begrænset, men man kan antagelig sikre sig saadan Forretning til omkring 19/-, Juni/Juli. Transpacific Forretning ligger stadig støt, men Redcrierne synes ikke at faa den fulde Nytte heraf, idet de forskellige, hovedsagelig japanske, Berthlines tager en Række store Dampere paa Timecharter til elendige Rater.

Fortsættes side 211

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Skibsfarten i Havnen og Kanalen ved Bruxelles

Fremgangen i Trafikken paa Bruxelles' Havn synes aldrig at ville stoppe og har forlængst oversteget dens varmeste Forkæmperes højeste Forhaabninger. Aaret 1935 viser atter en lille Fremgang i den samlede Trafik, hvilket fremgaar af følgende Tal:

		Søgaende Trafik.		1935		1934	
		Antal	Moorsom Tons	Antal	Moorsom Tons	Antal	Tons
Indg. Skibe m. Last	..	453	202.263	519	281.481		
Indg. Skibe i Ballast	..	432	228.255	364	193.851		
ialt indg.	..	885	430.518	883	475.332		
Udg. Skibe m. Last	..	711	307.070	670	321.414		
Udg. Skibe i Ballast	..	173	121.962	211	157.386		
ialt udg.	..	884	429.032	881	478.800		

Den samlede transportererede Godsmængde udgjorde:

Indg. Skibe	.....	236.126	379.350
Udg. Skibe	.....	452.468	462.610
Transporteret ialt	..	688.594	841.960

De indgaaede Skibe tilhørte følgende Nationer:

England	.....	179	98.461	254	161.312
Holland	.....	335	51.134	287	56.101
Tyskland	.....	145	86.412	160	99.844
Norge	.....	42	36.001	41	33.620
Sverige	.....	59	49.606	38	32.057
Danmark	.....	51	43.594	33	30.875
Finland	.....	18	16.855	22	21.159
Belgien	.....	20	8.575	19	8.950
Letland	.....	2	2.905	11	10.952

Polen	.....	3	3.962	6	7.780
Grækenland	.....	3	3.958	4	5.583
Esland	.....	14	10.896	4	11.760
Jugoslavien	.....	—	—	2	4.490
Spanien	.....	9	12.603	—	—
Frankrig	.....	4	4.193	1	1.067
Østrig	.....	—	—	1	142
Amerika	.....	1	1.363	—	—

Flodtrafikken.

Indg. Skibe	...	19.184	5.169.843	19.053	4.998.627
Udg. Skibe	...	19.941	5.375.099	20.140	5.324.665
Transporteret Godsmgd.	(1000 kg)	5.377.989	5.128.949		

Uddybningen af »Senne« i »Avant port« er blevet fortsat i 1935 og er nu saa at sige færdig. I Marts 1936 begyndtes Arbejdet paa 1182 løbende Meter Kaj ved »Avant port« i Fortsættelse af de 600 løbende Meter allerede konstrueret siden April 1931. Arbejdet ventes afsluttet i 1940.

Havnemyndighederne arbejder paa for Havnen ved Vilvorde at faa samme Arrangement med Toldvæsenet som for »Avant port« og »Port interieur«, hvor der er Vagt Dag og Nat, og Toldvæsenet saaledes ikke skal tilkaldes ekstra og med ekstra Udgifter for de paagældende Importører.

Eksporsten og Importen mellem Bruxelles' Havn og Danmark er ubetydelig, Størsteparten af Handelen gaar over Antwerpen.

Danske Skibe har derimod været benyttet i Farten fra Spanien til Bruxelles med Appelsiner. Det var først Firmaet J. Lauritzen, og derefter Firmaet Marius Nielsen & Søn, der foretog disse Farter.

Under Verdensudstillingen kom 8 danske Skibe paa ialt 6911 Moorsom Tons til Bryssel med Passagerer. Desuden besøgte Bryssel under Udstillingen af 6 danske Orlogsskibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg

I Marts Maaned 1936 er Rotterdams Havnetrafik gaaet stærkt tilbage som Følge af langt ringere Kulafskibninger til Italien, der er faldet til samme Niveau som i Fjor.

Sammenlignet med Marts Maaned 1935 er der nu en betydelig Tilbagegang i Tilførslen af Erts, Korn og Træ.

Ialt indkom med mindre Liniebaade 245 (255) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Marts 1935) og med større Liniebaade 132 (119). Yderligere ankom 276 (281) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 237 (253) mindre Liniebaade, 68 (69) større Liniebaade og 251 (232) Trampbaade, heraf 165 (162) med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 31 (47) Skibe Nieuwe Waterweg. Skibstrafikken har i Rotterdam været mindre og i Antwerpen større end i Fjor, medens Tilstanden for Hamburgs Vedkommende næsten forblev uforandret.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamburg og Nieuwe Waterweg var i Marts Maaned 28,60 pCt. (31,87 pCt.) og i første Kvartal 1936 32,24 pCt. mod 32,22 pCt. i første Kvartal 1935.

Antwerpens Andel steg i Marts 1936 til 33,38 pCt. (31,75 pCt.) og var i første Kvartal 1936 32,36 pCt. mod 30,33 pCt. i første Kvartal 1935.

Kuludførslen over Gdynias Havn i Aaret 1935

I Aaret 1935 udførtes over Gdynias Havn 5,021,050.9 t. Kul, deraf til Danmark 258,773.7 t., mod 5,160,169 t., deraf til Danmark 221,944.2 t. Kul i Aaret 1934.

Nedenstaaende følger en Opstilling over Kuludførslen til de forskellige Lande sammenlignet med 1934:

	1935	1934
	Tons	Tons
Afrika Britisk	2,450	10,288
Australien	855	9,625
Algier	23,627	89,639.5
Argentina	103,616.5	35,952
Belgien	302,844.5	451,518.7
Danmark	258,773.7	221,944.2
Finland	184,990.6	191,018.5
Frankrig	171,337	119,178
Letland	44,165	12,395
Norge	385,089.6	281,249.1
Sverige	1,848,091.4	1,668,648.5
Italien	1,108,000.4	850,643.9
Ægypten	81,658.6	48,568
Estland	8,580	9,855
Grækenland	79,171.7	75,302
Holland	178,197.2	278,180.3
Irland	63,586.5	678,863.7
Island	23,032.5	16,805
Tyskland	12,370	42,262.5
Malakka Britisk	7,231	22,039.8
Kanada	1.1	—
Gibraltar	17,530	—
England	—	4,524.5
Brasilien	—	2,917.8
Jugoslavien	70,499.3	16,000
Palæstina	120.2	20
Malta	22,220	—
Afrika, Fransk	5,150	4,270
Spanien	4,200	—
Japan	2,031	—
Marokko	2,135	200
Portugal	2,030	2,000
Rumænien	6,004.7	16,360
Amerika	0.4	—
Schweiz	1,461	—

Amerikanske Forslag om forandrede Panamakanal-Afgifter

I flere Aar har U. S. A.s Kongres været beskæftiget med forskellige Lovforslag angaaende Beregningsgrundlaget for Skibsafgift paa Passage gennem Panamakanalen. Forslagene har tilsetigt en ensartet Beregning paa Grundlag af Panamakanalens Maaleregler alene, med Sløjfning af den nugældende Adgang til indenfor visse Grænser at kunne anvende U. S. A.s Maaleregler. I Aar har der ogsaa været foreslaaet et Ekstratillæg for Tankskibe. Senaret har vedtaget et ændret Lovforslag, som er oversendt til Repræsentanternes Hus og har følgende Ordlyd:

At Præsidenten bemyndiges til at udnævne en neutral Komite paa 3 Medlemmer til at foretage selvstændigt Studium og Undersøgelse angaaende Regler for Maaling af Skibe, som passerer Panamakanalen og de Afgifter, som bør opkræves for Passage, og for at afholde »Hearings«, hvor interesserede faar fuld Lejlighed til at fremsætte deres Opfattelser, Komiteen skal rapportere til Præsidenten om disse Spørgsmaal senest 1. Januar 1937 og skal

afgive en saadan Indstilling angaaende Forandringer og Lempninger i Panamakanalens Skibsmaalingeregler og i Afgiftsreglerne, som findes nødvendigt og ønskeligt for at fremskaffe et praktisk og retfærdigt System.

Det meddeles videre, at Repræsentanternes Hus allerede paa sit Arbejdsprogram har et Lovforslag, som ikke forudsætter Ekstratillæg for Tankskibe. Det er næppe sandsynligt, at Sagen bliver afgjort i denne Session. Den er overladt til »The House Merchant Marine Committee«.

Ændringer af Havneafgifterne i Letland

Skibe, der ladede Gods i de tre lettiske Havne Riga, Libau og Windau og ved Kysten iøvrigt maatte hidtil betale Krigsskibs-Havneafgift, 13½ Santim for hver NRT. ved ind- og udgaaende. Denne Afgift er nu nedsat til 9 Santimer for hver NRT.

Trafikken paa Københavns Havn

Til Københavns Havn indkom i April Maaned ialt 1,759 Skibe paa tilsammen 541,186 Netto Reg. Tons. Heraf var 1,019 Skibe paa 168,112 Tons fra indenrigske Havne og 740 Skibe paa 373,074 Tons fra udenrigske Havne.

Ny jugoslavisk Havn

Den jugoslaviske Havn Aleksandrovo ved Ploce skal i nærmeste Fremtid ombygges og udvides til en i hver Henseende moderne Havn med en saadan Dybde, at den kan tage selv de største Oceandampere. Udgifterne er anslaaet til ca. 400 Mill. Dinarer. Samtidigt har de jugoslaviske Statsbaner besluttet at forlænge Jernbanelinien Metkovic-Sarajevo til den nye Havn.

Hvalfangstsæsonen 1935—36

Norsk Hvalfangsttidende meddeler, at Sæsonens Hvalfangst i arktiske Farvande har givet som Resultat 2,393,150 Fade Olie mod 2,420,764 Fade forrige Sæson.

Monsieur Villar's 500. Rejse

»Normandie« paabegyndte den 6. Maj sin første hurtige Rejse til Amerika, og dens »commissaire principal«, Mr. Villar, kunde med den Rejse fejre Jubilæum, idet det er hans 500de over Atlanten. I den Anledning fortæles følgende Anekdote om ham: En Gang da Villar rejste som almindelig Passager og netop vilde finde sig en Liggestol paa Dækket, kom en venlig Amerikaner, som troede, at han var ved at blive søsyg, hen til ham og sagde: »Gaa hellere ned og læg Dem. Det er formodentlig Deres første Rejse over Atlanten, og man maa vænne sig til det.«

M. Villar protesterede. »Naa, saa er det maaske Deres anden Tur?« fortsatte Amerikaneren.

»Nej,« svarede Villar, »det er den 478del.«

Italiens Handel med Udlandet

Folkeforbundet har offentliggjort en udførlig Statistik over Sanktionernes Virkninger paa Italiens Ind- og Udførsel. Det fremgaar heraf, at Landets Handel med Omverdenen er sunket til Halvdelen, siden Sanktionerne er traadt i Kraft. De 39 Lande, der normalt udførte 87,5 pCt. af Italiens Totalimport og aftog 88 pCt. af dets Eksport, købte i Januar i Aar for 1,9 Mill. Pund i Italien mod 3,52 Mill. Pund i Fjor, og udførte i samme Maaned for 2,77 Mill. Pund til Italien mod 4,58 i Fjor.

England er det Land, der har baaret den relativt største Del af Sanktionsbyrden, idet Importen fra Italien er faldet med 95,5 pCt. og dets Eksport til Italien er faldet med 92 pCt.

Havne-Strejke i Grækenland

I Nord-Grækenland er der udbrudt en Strejkebevægelse, der stadig tillager. Strejken har bredt sig til Væverne og Skotøjsarbejderne, og man frygter for, at den ogsaa skal brede sig til Havnearbejderne.

31 Dampere erobret af kinesiske Sørovere

Mellem den engelske Regering og den kinesiske Centralregering er der sluttet en Overenskomst, der tager Sigte paa et Samarbejde til Lands og til Søs med det Formaal endelig at knuse den Havets Gangsterbande, som i de sidste 6 Aar har erobret og udplyndret 31 Dampere. Metoden har stadig været den samme. Et eller to Dusin Pirater lader sig indskrive som Passagerer om Bord paa Damperne, og de har Vaaben skjult i deres Bagage. Naar Skibet saa er ude paa Havet om Natten, entrer Piraterne Kommandobroen, skyder Vagterne ned, overlægger Kommandoen og udplyndrer Passagererne.

Efter den nu afsluttede Overenskomst skal en kinesisk Maskingeværafdeling angribe Biasbugten, hvor Piraterne holder til, fra Landsiden, medens engelske Kanonbaade og Flyvemaskiner tager dem under Ild fra Søsiden. Der vil ikke blive givet Pardon, før alle Beboerne er dræbt. Husene afsvedne og Sørovereskibene sænkede.

FRAGTBERETNINGEN

FORTSAT FRA SIDE 209

Østen/Indien. Soyabønner noteres stadig ikke, idet man vel næppe kan tage en Notering for Juli til 18/- til Continentet alvorlig, men vel nærmest skal betragtes som en Slags Prøveballon fra Befragternes Side, og ingen Reder har reflekteret herpaa. Den nylig omtalte Overenskomst mellem Tyskland og Manchukuo, hvorefter Tyskerne skal aftage ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Tons Soyabønner i Løbet af det kommende Aar, har endnu ikke haft nogen Virkning paa Markedet.

Ris Markedet fra Saigon ligger stille, men der sluttes enkelte Baade for Anthracitkul fra Indo-Kina til St. Lawrence til 18/-, og til Frankrig til omkring 21/6d.

De indiske Markeder er meget stille, Burmah Ris noteres i 25/- for Juni til Gdynia, og for en en perspective Ordre Rangoon/Vestindien indikeres 26/-. Vizagapatam er stadig interesseret i Ertstonnage, baade til Europa og til Staterne, til omkring 19/-.

Sydafrika. Der er stadig ingen Interesse for Korn-tonnage, men fra Durban noteres forskellige Ertsforretninger til UK./Cont., til omkring 14/6d.

Australien. Dette Marked er livløst, hvad angaar Korn-tonnage. Der er ganske vist Mulighed for Beskæftigelse paa Basis af Minimalraterne, hvis Exportørerne kan sælge samtidig, men det viser sig meget vanskeligt at komme til Forretning paa denne Basis.

Erts Whyalla/UK. er sluttet til 18/6d., hvilket kan gentages, og til Japan er betalt 8/-, hvilket ligeledes kan repeteres. — Whyalla/Baltimore noterer uforandret \$4.40:-.

Europa. Der er ikke meget Forandring i de udgaende Kultrades. Wales/Port Said har betalt 5/9d., Wales/Alexandria 6/-, Emden/Ancona 6/9d., Rotterdam/Sicilien 6/3d.

Middelhavel hjemgaende ligger fortsat jævnt støl, hvorimod der stadig ingen Interesse vises fra Donau, og russisk Sortehav er ogsaa blottet for Kornordrer. Mariupol/US. Northern range har gentaget 11/- for Kul, og Novorossisk/Japan har ligeledes gentaget 15/- for Pig-iron til Japan.

Kulraterne fra England til Danmark er ikke udsat for større Svingninger. Trælastbefragtingerne fortsættes i jævnt Tempo paa Basis af Minimalraterne.

Timecharter. Vestindia Markedet synes efter en Periode af relativ Fasthed at ligge noget svagere. 3800 Tonner sluttedes til \$1:- for kort Periode, 6500 Tonner har faaet 77 $\frac{1}{2}$ Cts. for 3/5 Maaneder, og 5100 Tonner har faaet den gode Rate af \$1.75 for Timecharter trips across.

Stor Dieseltonnage er sluttet for 5/8 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. til \$1:-, hurtig Baad, hvorimod der for langsommere Typer ikke noteres over 3/6d. à 3/9d. for lignende Perioder.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1920.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 12. MAJ 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, ank. Aalborg 4.5.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, i Dok i Nakskov 30.4.
s.s. *Aaro*, afg. Durban 28.4.
m.l. *Aase Mærsk*, afg. Abaden 25.4.
s.s. *Aase*, afg. Dakar 26.4.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Antwerpen 11.5. udg.
s.s. *Agnete*, pass. Skagen 30.4.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Norrkøping 29.4.
s.s. *Alabama*, afg. Santos 7.5.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, ank. Port Talbot 2.5.
s.s. *Algarve*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Alice*, afg. Oporto 19.4. til Meklia Red.
m.s. *Almena*, rapp. 25 m Ø. Niton 3.5.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Nakskov 6.5.
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Norrsundet 2.5. til New York.
s.s. *Amalienborg*, oplagt Aalborg.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Seattle til San Francisco 1.5. udg.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Curacao 29.4.
m.s. *Anna Mærsk*, ank. Hongkong 30.4.
s.s. *Anna*, ank. Helsingør 26.3.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Port Said til Haifa 13.5. udg.
s.s. *Anne*, afg. Dakar 23.4.
m.s. *Argentina*, afg. Rio 26.4.
m.s. *Arizona*, afg. Moss 17.4.

s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Swansea 1.5.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Povell River 2.5. til Houston.
m.s. *Asia*, Hansen, pass. Pratas p.R.t. Kochsiehang 10.5. udg.
s.s. *Asko*, afg. Danzig 3.5.
s.s. *Astaug*, pass. Ushant 25.4.
m.s. *Asnæs*, pass. Skagen 3.5.
m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Yokohama 10.5.
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Hamburg til Kbhvn. 12.5. hjg.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, Kbhvn.-Fyn-Falster-Langeland Ruten.
s.s. *Bergenhus*, i Dok i Frederikshavn 22.4.
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Cardiff 18.4.
s.s. *Bess*, ank. Kbhvn. 29.4.
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Alexandria 21.4.
s.s. *Betty*, afg. Rouen 29.4.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Danzig 12.5.
s.s. *Birgitte*, pass. Southend 3.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Tamja 21.4. til St. Thomas.
s.s. *Bodil*, pass. Ushant 5.5.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Ushant til London 12.5. hjg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Lissabon 8.5.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 9.5.
s.s. *Brazilien*, afg. Tyne 15.4.

m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Kbhvn. 27.4.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Bordeaux 7.5. til Blyth.
 s.s. *Britta*, pass. Carvoeiro 4.5.
 s.s. *Broholm*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Nuchitas 7.5. til Boston.
 s.s. *Brynhild*, Vestengelske Havne-Danmark Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P.A. Koch*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, afg. Kbhvn. 9.4.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas til London 11.5. hjg.
 s.s. *Carmen*, pass. Kbhvn. 4.5.
 s.s. *Charkow*, afg. Leixoes 5.5.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Falmouth 15.4.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Woosung 1.5.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Las Palmas p. R. t. Dakar 12.5. udg.
 s.s. *Chr. Holm*, paa Vej til Talara forv. ank. 29.5.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, pass. Lizard 2.5. p. R. t. Port Alfred.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Rotterdam 1.5.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Hartlepool 10.5.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Marseilles 7.5. til Valencia.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, ank. London 2.5.
 s.s. *Cornelia*, afg. Antwerpen 25.4.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Bourgas 12.5.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, afg. Hull 4.5.
 s.s. *Delaware*, ank. Göteborg 1.5.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 m.s. *Danmark*, p. R. t. Ellesmere, forv. ank. 19.5.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Port Said til Singapore 10.5. udg.
 s.s. *Dorrit*, ank. Kotka 28.4.
 s.s. *Douro*, ank. Kbhvn.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Dungeness 3.5.
 s.s. *Ebro*, ank. Kbhvn. . .
 s.s. *Edith*, pass. Dungeness 4.5.
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Gdynia 29.4.
 s.s. *Egholm*, ank. Manchester 29.4.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Lissabon 8.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Swansea 22.4.
 s.s. *Ella*, ank. Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Aalborg 8.5.
 s.s. *Elsborg*, afg. Oran 11.5.
 s.s. *Else*, afg. Kotka 2.5.
 s.s. *Emanuel*, oplagt.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Antwerpen 20.4.
 m.t. *Emma Mærsk*, ank. Hongkong 26.4.
 s.s. *Energi*, oplagt.
 s.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, Stangade, afg. Gdynia 5.5. til Basse-Indre.
 s.s. *Enigheden*, ank. Aalborg 12.5.
 s.s. *Erindring*, oplagt.
 s.s. *Erna*, afg. Douala 22.4.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Colombo til Djibouti 12.5. hjg.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Kotka 5.5.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, afg. Cadiz 30.4. til Bay Roberts.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Klaipeda 8.5.
 s.s. *Estrid*, afg. Marseilles 30.4. til Konakri.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas til Panama Kanalen 11.5. udg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.
 m.s. *Fano*, ank. Riga 27.4.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, afg. Rotterdam til Kbhvn. 12.5. hjg.
 s.s. *Flora*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kalundborg 10.5.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Fredericia 12.5.
 m.s. *Fredericia*, i Dok i Kbhvi. 1.5.
 s.s. *Frigga*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Freya*, pass. Flissingen 11.4.
 s.s. *Frode*, afg. Nordfolk 29.4. til New Orleans.

G

s.s. *Garonne*, ank. Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, forv. ank. Portland Me. 5.5.
 s.s. *Gerda*, ank. Viborg 3.5.
 s.s. *Gerd*, ank. London 2.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Savannah 16.4.
 s.s. *Gorm*, afg. New York 2.5.
 s.s. *Grete*, afg. Conakry 29.4.
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Svendborg 9.5.
 s.s. *Gudrun*, afg. Zeebrugge 19.4.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. 5. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,90
NEWYORK.....	452,00	AMSTERDAM.....	305,85
BERLIN.....	182,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,90	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,60	HELSINGFORS....	9,95
ZÜRICH.....	146,25	PRAG.....	18,85
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,50

s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Rotterdam 13.4.
 s.s. *Gunhild*, pass. Prawle Point 26.4.
 s.s. *Gunver*, ank. Port Vendres 30.4.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Ghent 30.4.
 s.s. *Gyda*, ank. Barcelona 30.4.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Galatz 12.5.

H

s.s. *H. H. Petersen*, afg. Marstal 12.5. til Kbhvn.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Esbjerg 10.5. til Tyne.
 s.s. *Haldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Holland*, Andersen, afg. Kings Lynn 10.5.
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 12.5. til Rønne.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 25.4.
 s.s. *Harald*, afg. Aarhus 6.5.
 s.s. *Harriet*, ank. Blyth 3.5.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Kbhvn. 5.5.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Dakar 20.4.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Port Arthur 10.4.
 s.s. *Hilde*, afg. Dakar 25.4.
 s.s. *Hindsholm*, ank. Kbhvn. 3.5.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Kbhvn. 30.3.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. London 12.5. hjg.
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. La Spezia 9.5.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Rufisque 2.5.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Vlissingen 29.4. til Hamborg.
 s.s. *Inger*, ank. Tyne 3.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Gdynia 13.5.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, forv. ank. Kbhvn. 5.5.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, ank. New York 28.4.
 m.s., *Java*, Skjoldam, afg. Hongkong til Manila 10.5. hjg.
 s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Jenny*, ank. Bruunskoog 3.5.
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Dungeness 30.4.
 s.s. *Johanne*, afg. Bowater 4.5.
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Skagen 20.4.
 s.s. *Jonna*, pass. St. Thomas 22.4.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Djibouti 7.5. udg.
 s.s. *Jutta*, pass. Emden 4.5.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, afg. Immingham 11.5.

K

s.s. *Karen Toft*, ank. Traneby 11.5.
 s.s. *Karla*, afg. Las Palmas 2.5.
 s.s. *Katholin*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Tampivo 30.4.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Paramaribo 1.5. til Mobile.
 s.s. *Kirsten*, afg. Antwerpen 1.5.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Danzig 10.5.
 s.s. *Kentucky*, afg. Liverpool 7.5.
 s.s. *Knud*, ank. Antwerpen 26.4.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding-Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i Dok i Nakskov.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Bangkok 5.5.
 s.s. *Laura*, afg. Valparaiso 28.4.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg.
 m.s. *Lais aMærsk*, afg. Tripoli 24.4.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Grangemouth 30.4.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Rotterdam 28.4.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Troon 22.4.
 s.s. *Lillian Mærsk*, ank. St. Louis 3.5.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Nakskov 9.5.
 s.s. *London*, Hansen, pass. Skagen 11.5.
 s.s. *Louisiana*, ank. Rosario 25.4.
 s.s. *Lynæs*, pass. Barry 3.5.

M

s.s. *Maja*, ank. Gravesund 3.5.
 s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, afg. Kbhvn. 25.4.
 s.s. *Maja*, ank. Kbhvn.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Yokohama til Kobe 12.5. udg.
 s.s. *Mano*, afg. Sabang 10.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kaolakh 8.5.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie Tost*, pass Kbhvn. 12.5.
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 3.5.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Tampico 27.4.
 m.s. *Marocco*, i Part paa Middelhavet.
 s.s. *Martin Carl*, ank. Tyne 10.5.
 s.s. *Maryland*, afg. Lissabon 2.5.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Boston 29.4.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Southampton til Marseilles 12.5. udg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, ank. Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 8.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Helsingør nordg. 10.5.
 s.s. *Najaden*, ank. Aarhus 4.5.
 s.s. *Nancy*, afg. Hull 4.5.
 s.s. *Nautic*, afg. Lorient 4.5.
 s.s. *Nell*, ank. Leith 9.5.
 s.s. *Nelly* pass. Falsterbo 5.5.
 s.s. *Neptun*, pass. St. Thomas 30.4.
 s.s. *Nerma*, afg. London 5.5.
 s.s. *Neveda*, afg. Aalborg 6.5.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Hull 1.5.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Hongkong 29.4.
 s.s. *Niobe*, afg. Åbo 5.5.
 s.s. *Nidaros* Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, ank. Kbhvn.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Baltimore 23.4.
 m.s. *Nordbo*, ank. Boston 27.4.
 s.s. *Nordborg*, afg. Dunkirk 11.5.
 s.s. *Norden*, afg. New York 28.4.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Scishin 23.4.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Sevilla 27.4.
 m.s. *Nordhval*, ank. Christobal 29.4.
 m.s. *Nordkap*, ank. Santos 24.4.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red. 5.4.
 m.s. *Nordpol*, ank. Christopal 28.4.
 s.s. *Nordsoen*, pass. Dungeness 4.5.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Tabou 4.5.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Dok i Kbhvn. 21.4.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, afg. Gibraltar 1.5.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Casablanca 27.4.
 m.s. *Olympia*, Røder, forv. ank. Lissabon 11.5.
 m.s. *Oregon*, ank. Rosario 27.4.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Gdynia 9.5.

P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, pass. Martinique p. R. l. Los Angeles 10.5. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 29.4.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, ank. Valparaiso 4.5.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Sundastrædet p. R. l. Dakar 2.5. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 24.4.
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, afg. Kbhvn. 11.5. til Memel.
 s.s. *Primula*, ank. Esbjerg.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, pass. Øland 12.5.

R

s.s. *Riga*, pass. Hollanau 11.5. p. R. l. Ghent.
 s.s. *Randi*, ank. L'Estaque 4.5.

s.s. *Rita Mærsk*, ank. Ghent 30.4.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.
 s.s. *Rita*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Nørresundby 11.5.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, ank. Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Aden 18.4.
 s.s. *Samsø*, ank. Dakar 10.5.
 s.s. *Scandia*, forv. ank. Bottom Rouge 26.5.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen,, ank. Aalborg 8.5.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 9.5.
 s.s. *Seine*, ank. Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, ank. Seaham 10.5.
 m.s. *Selandia*, Andersen, ank. Moji 12.5. udg.
 m.s. *Siam*, Nielsen, ank. Melbourne 11.5.
 s.s. *Signe*, afg. Uuras 28.4. til London.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Vlissingen 11.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Stralsund 9.5.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Odense 12.5.
 s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Montreal 14.5.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Guantanamo 28.4. til New York.
 s.s. *Stadion II*, afg. Oslo 3.5.
 s.s. *Stal*, Larsen, ank. Huelva 6.5.
 s.s. *Stella*, ank. New York 3.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Marseilles 11.5.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. San Pedro 6.5.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestnorske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svanhild*, ank. Danzig 4.5.
 s.s. *Svava*, ank. Randers.
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Gibraltar 26.4.
 s.s. *Soborg*, ank. Huelva 2.5.
 s.s. *Sonderjylland*, Kbhvn.-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarholm*, i Ruten vestnorske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Buenos Aires 6.5.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Port Kembla 7.5.
 s.s. *Tekla*, ank. Pauillac 28.4.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Gdynia 11.5.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Tærker 13.5.
 s.s. *Tennessee*, afg. Galveston 2.5.
 s.s. *Thyra*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tonking*, Wolff-Jørgensen, pass. Monapassagen p. R. l. Rotterdam 10.5. hjg.
 s.s. *Tove*, pass. Skagen 1.5.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Honningsvaag 12.5.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Aarhus 14.5. til Gdynia.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, afg. Preston 5.5.
 m.s. *Tunis*, afg. Antwerpen 5.5.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Falmouth 7.5.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Cardiff 9.5.
 s.s. *Viborg*, pass. Cape Finisterre 10.5.
 s.s. *Vibeke*, afg. Leningrad 29.4.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, afg. Rouen 8.5. til Tyne.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, ank. Alexandria 1.5.
 s.s. *Virginia*, afg. Tyne 2.5.
 s.s. *Vistula*, i Dok i Helsingør 4.5.

W

s.s. *Wm. Th. Mallory*, Jensen, afg. Danzig 9.5. til Dieppe.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, ank. Hamburg 3.5.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Huelva 6.5.

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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 - 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 » »

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med fersk 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 & H. C. Richardt.

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**SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER
H. HALMØE**CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN
TELEFON: BYEN 6762 & 4326

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.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKABHOVEDKONTOR: NIELS JUULSGADE 8, MEZZ.
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADSHOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491 & 13370EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**S. Christoffersen & Co.**

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

STEVEDORETelefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Menje 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.

52. Aargang.

København 13. Maj 1936.

Nr. 19.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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 Brede- 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), Afstaade i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1293. Sverige S.-Kyst. Falsterborev S. Hildagrund. Sømærke genudlagt.
(U. f. s. Nr. 19/1380. Stockholm 1936.)
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over en Ballon paa $55^{\circ} 18',_{04}$ N. $12^{\circ} 47',_{70}$
E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 18/1221 1936.)
1294. Sverige. Gotland N.-Kyst. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 19/1379 og 19/1453. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Tønder er atter udlagt paa Station:
Lystønden *Färösund norra* c. $57^{\circ} 55'$ N. $19^{\circ} 02'$ E. Lys- og Fløjtetønden *Salva*
rev c. $58^{\circ} 05'$ N. $19^{\circ} 23'$ E.
(E. f. S. Nr. 9/530 1936.)
1295. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. N.-lige Indløb til Färösund. Svingrund Skær.
Fast Sømærke forandres.
(U. f. s. Nr. 18/1287. Stockholm 1936.)
I Løbet af Foraaret 1936 vil den paa Skæret *Svingrund* paa c. $57^{\circ} 56',_{0}$ N. $19^{\circ} 01',_{2}$ E. staaende Stang med sort Trekant med Spidsen opad blive erstattet med en c. 3,5 m høj Betonvarde med sort Trekant med Spidsen opad.
(Kort Nr. 268.)
1296. Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarnen. Märketskallen Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 19/1378. Stockholm 1936.)
Klokketønden *Märketskallen* paa c. $60^{\circ} 19'$ N. $19^{\circ} 05'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 2/94 1936.)
1297. Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebugt. Lövgrund Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 19/1377. Stockholm 1936.)
Klokketønden *Lövgrund* paa c. $60^{\circ} 50'$ N. $17^{\circ} 35'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 50/2872 1935.)

1298. **Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 19/1376. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Elofs grund c. 60° 46' N. 17° 23' E. *Branhällsudde. Lillu Ottergrundet.*
(E. f. S. Nr. 52/3016 1935 og 3/152 1936.)
1299. **Finland. Bottniske Bugt. Tankar Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/561. Helsingfors 1936.)
Tankar Fyr paa c. 63° 57' N. 22° 51' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 1/7 1936.)
1300. **Finland. Bottniske Bugt. Yxpila. Gamlakarleby. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/562. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Tankar övre c. 63° 57' N. 22° 51' E. *Tankar nedre. Trutklippan övre. Trutklippan nedre. Hungerberg. Yxpila vågbrytare. Frimodigsgrund. Yxpila övre. Yxpila nedre.*
(E. f. S. Nr. 1/8 og 1/9 1936.)
1301. **Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/560. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Rummelgrund c. 63° 45' N. 22° 35' E. *Bredhällan. Alholmen övre. Alholmen nedre.*
(E. f. S. Nr. 1/10 1936.)
1302. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupuuki. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/531. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt.
Ristikari (Kirsta) c. 60° 46' N. 21° 15' E. *Haanperänkari. Syvänsalmenkari.*
(E. f. S. Nr. 6/320 1936.)
1303. **Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/539. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Aukkoluoto c. 60° 21' N. 21° 43' E. *Ruotsalainen. Kettumaa. Ammänletto. Palva. Bockholm. Saviletto. Friisilä. Kaaskeri. Lypertö lotsstuga. Lypertö övre og nedre.*
(E. f. S. Nr. 6/322 1936.)
1304. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Kolskär Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/543. Helsingfors 1936.)
Kolskär Fyr paa c. 60° 15' N. 20° 53' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 6/321 1936.)
1305. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Lumparn. Rödko Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/544. Helsingfors 1936.)
Rödko Fyr paa c. 60° 10' N. 20° 04' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 3/156 1936.)
1306. **Finland. Skärgårdshavet. Åland Skærgaard. Lemströms kanal. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 12/542. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Lemströms övre c. 60° 06' N. 20° 01' E. *Lemströms nedre.*
(E. f. S. Nr. 4/221 1936.)
1307. **Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödakon Lys- og Klokketønde genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 12/541. Helsingfors 1936.)
Lys- og Klokketønden *Rödakon (Skiftet)* paa c. 60° 05' N. 20° 59' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/521 1936.)

1308. **Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgaard. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 12/540. Helsingfors 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Rautakallio (Järngrundet) c. 60° 24' N. 22° 09' E. *Kauppakari (Köpmansgrund)*
 c. 60° 24' N. 22° 08' E.
 (E. f. S. Nr. 7/394 og 9/542 1936.)
1309. **Finland. Finske Bugt. Barösund—Porkkala. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 12/522. Helsingfors 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Vormö-Högholm c. 60° 01' N. 24° 14' E. *Stora Ängstö. Elgsö. Påvskär. Barösunds lottsuga. Sparvholm. Hyklösund. Svartö-Höganäs. Djupkubb. Busö. Espskär övre og nedre. Julö. Furuholm. Koön. Aspharu. Kalvholm övre og nedre. Stengrund. Tvärminne övre, östra og västra. Hundhålet. Andalskar.*
 (E. f. S. Nr. 6/323 1936.)
1310. **Finland. Finske Bugt. Porkkala. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 12/521. Helsingfors 1936.)
Porkkala Fyr paa c. 59° 56' N. 24° 24' E. er atter tændt.
1311. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 12/520 og 12/526. Helsingfors 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Björkholm c. 60° 09' N. 25° 02' E. *Hästnäs kanal. Koholm. Granholm. Kalvholm (Vasikkasaari). Skanslandet (Vallisaari).*
 (E. f. S. Nr. 6/325 og 9/543 1936.)
1312. **Finland. Finske Bugt. Suursaari. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 12/523. Helsingfors 1936.)
Hoglands hamnfyr paa c. 60° 05' N. 26° 59' E.
 (E. f. S. Nr. 9/548 1936.)
1313. **Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hamina. Fyr atter tændt.**
 (U. f. s. Nr. 12/563. Helsingfors 1936.)
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Nurmilähti c. 60° 32' N. 27° 12' E. *Kakarkari. Hilloniemi övre og nedre. Hilloniemi. Hajaskari. Villaniemi. Suurmusta.*
 (E. f. S. Nr. 4/222 1936.)
1314. **Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer atter i Virksomhed.**
 (U. f. s. Nr. 12/524 og 12/564. Helsingfors 1936.)
 Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:
Hogland. Haapasaari. Lovisa. Hamina.
 (E. f. S. Nr. 6/332 og 7/400 1936.)
1315. **Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Red. Vrag og Vragafmærkning findes stadig.**
 (N. f. S. Nr. 19/1846. Berlin 1936.)
 E. f. S. Nr. 13/886 1936 annulleres, da Vraget af „Oleg“ stadig ligger sunket paa c. 60° 00',₃ N. 29° 34',₂ E., ligesaa vel som den hidtidige Vragafmærkning ligger ude.
 (Kort Nr. 277.)
1316. **Rusland. Finske Bugt. Koporia Bugt N. Oplysning om Grunde.**
 (N. f. S. Nr. 19/1847. Berlin 1936.)
 E. f. S. Nr. 16/1074 1936 annulleres, da Grunden *Zmei* med en Dybde af 9 m stadig ligger paa c. 59° 59',₂ N. 28° 52',₀ E., 5,₃ Sm 321° fra *Dolgori Noss Fyr*. Spirtønden med Tvertræ tæt N. for forannævnte Plads ligger stadig ude.
 (Kort Nr. 277.)

1317. Rusland. Finske Bugt. Narva Bugt. Nygrund og Namsi Banke. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 19/1848. Berlin 1936.)

1. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa $59^{\circ} 44' 40''$ N. $27^{\circ} 16' 21''$ E., W. for *Nygrund* c. 0,7 Sm NNW. for 7,3 m Grunden.

2. Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $59^{\circ} 45' 18''$ N. $27^{\circ} 18' 54''$ E. er flyttet til $59^{\circ} 46' 06''$ N. $27^{\circ} 19' 03''$ E., c. 0,3 Sm N. for 6 m Grunden.

3. W. for *Namsi Banke* er nedennævnte Sømærker flyttet, som følger:

a. Den rød- og hvidmalede Spirtønde med Ballon over Tværtræ paa $59^{\circ} 45' 36''$ N. $27^{\circ} 32' 18''$ E. til $59^{\circ} 45' 33''$ N. $27^{\circ} 29' 24''$ E. paa 8,2 m Grunden c. 1 Sm W. for Banken.

b. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 45' 48''$ N. $27^{\circ} 32' 48''$ E. til $59^{\circ} 45' 30''$ N. $27^{\circ} 32' 00''$ E.

(Kort Nr. 277.)

1318. Letland. Riga Bugt. Ainazi (Ainesh). Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 3/14. Riga 1936.)

Fyret paa *Ainesh* Bølgebryder samt *Ainesh* Ledefyr er atter tændt.

c. $57^{\circ} 52'$ N. $24^{\circ} 20'$ E.

(E. f. S. Nr. 8/462 1936.)

1319. Letland. Riga Bugt. Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 3/14. Riga 1936.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Kurmragas c. $57^{\circ} 33'$ N. $24^{\circ} 22'$ E. *Salacgriva*.

(E. f. S. Nr. 9/557 1936.)

1320. Letland. Riga Bugt. Kolkasrags. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 3/11. Riga 1936.)

Ved *Kolkasrags* er paa c. $57^{\circ} 48',2$ N. $22^{\circ} 38',0$ E. oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 309,5 kc/s (969 m). Type: A 2. Rækkevidde: c. 50 Sm. Signalet er, som følger:

1. Bogstaverne KA 2 Gange	11,0 ^s .
2. Pause	0,8 ^s .
3. 14 Streger, hver af 1 ^s . Varighed og med Mellemrum af 0,3 ^s	17,9 ^s .
4. Pause	1,8 ^s .
5. En lang Streg	12,5 ^s .
6. Pause	1,0 ^s .
7. Bogstaverne KA 1 Gang	5,0 ^s .
8. Pause	10,0 ^s .
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal 1—7	50 ^s .
	1 ^m . 50 ^s .
Pause	4 ^m . 10 ^s .
Totale Periode	6 ^m .

Signalet afgives under Taage hver 6^m; begyndende 4^m efter helt Klokkeslet.

(Kort Nr. 268.)

1321. Letland. Windau. Fyrs Plads.

(N. f. S. Nr. 19/1851. Berlin 1936.)

Fyret paa S.-Molen er anbragt paa selve Molchovedet og ikke 30 m indenfor.

c. $57^{\circ} 24'$ N. $21^{\circ} 31'$ E.

1322. (P). Tyskland. Brusterort. Fyr forandres. Hjælpefyr tændes.

(N. f. S. Nr. 19/1834. Berlin 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/792 1936 meddeles, at den deri nævnte Forandring af *Brusterort* Fyr paa c. $54^{\circ} 57',7$ N. $19^{\circ} 59',0$ E. vil finde Sted i Tiden fra Slutningen af Maj og i første Halvdel af Juni d. A. I den Tid Forandringen af Fyret staar paa, erstattes *Brusterort* Fyr af et Hjælpefyr, der anbringes paa Stormsignalmastens Raa. Hjælpefyret viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 13^s , Lys 2^s , Mørke 1^s , Lys 2^s , Mørke 1^s , Lys 6^s , Mørke 1^s . Lysevne: 17 Sm.

Det kuppelformede Tag paa *Brusterort* Fyrtaarn vil efter Forandringen blive kegleformet.

(E. f. S. Nr. 12/792 1936. Kort Nr. 269.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1323. Sundet. Kullen W. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**

(U. f. s. Nr. 19/1454. Stockholm 1936.)

Vraget af Motorskonnerten *Gloria*, der ligger sunket i c. 26—29 m Vand paa $56^{\circ} 18',05$ N. $12^{\circ} 20',70$ E., 3,0 Sm 269° fra *Kullen* Fyr, er uskadeliggjort og Vragafmærkningen inddraget.

(E. f. S. Nr. 8/468 1936.)

1324. (T). Danmark. Sundet. Amager. Kongelunds batteriet. Signal for Skydning i Uorden.

Standballonen, der under Skydningen fra *Amager Fælled*, bliver opsendt som Advarselssignal fra *Kongelunds batteriets* W.-lige Fløj, er for Tiden i Uorden og derfor inddraget.

Signalet ventes saa snart som muligt erstattet af et nyt.

c. $55^{\circ} 34'$ N. $12^{\circ} 34'$ E.

(E. f. S. Nr. 26/1566 1935.) (Danske Lods, Side 284.)

1325. (T). Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 19/1391. Stockholm 1936.)

Omkring den 19. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *Svinbådan* paa c. $56^{\circ} 10'$ N. $12^{\circ} 31'$ E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignal bliver uforandret.

1326. (P). Danmark. Lille-Bælt. Farvandet omkring Baagø. Remmen N. Asnæs Rev N. Afmærkning forandres.

I Løbet af Juni d. A. sker følgende Forandringer i Afmærkningen:

1. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste *Remmen N.*, udlægges paa $55^{\circ} 19' (21'')$ N. $9^{\circ} 51' (19'')$ E.

2. Den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Asnæs Rev*, paa $55^{\circ} 16' (54'')$ N. $9^{\circ} 52' (20'')$ E. flyttes c. $\frac{1}{2}$ Sm N. efter til 10 m-Kurven paa $55^{\circ} 17' (24'')$ N. $9^{\circ} 52' (26'')$ E.

(Kort Nr. 318, 241, 278, 279 og 280. Danske Lods, Side 358 og 360. Søm.-Fort., Side 51, Nr. 25 A og 20.)

1327. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Dagene den 28. Maj, den 6. Juni og fra den 8.—13. Juni d. A. afholdes Skarp-skydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. $54^{\circ} 58',6$ N. $9^{\circ} 45',9$ E.).

Skydefeltets Grænser er:

Mod Øst: E.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne—Kysten ved *Sandvig S.* for *Brandsbol*.

Mod Vest: W.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Snøgbæk Hage*—Kysten ud for *Lusig Skov*.

En Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa hver af de to Flagmaster paa *Arnkilsøre*.

Umiddelbart før Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at der skydes, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon (Kurvekugle).

Efter hver Skydnings Afslutning eller ved længere, midlertidige Standsninger nedhales Ballonerne som Tegn paa, at der ikke skydes.

Passage af Fartøjer gennem Skydefeltet er tilladt hele Tiden, men det er forbudt at ankere eller drive Fiskeri i Skydefeltet, naar der skydes.

(Danske Lods, Side 376.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1328. (T). Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.

I Tiden fra den 8. til c. den 13. Juni d. A. vil der fra en Standplads i Terrænet om *Stold* (c. $55^{\circ} 45',_3$ N. $11^{\circ} 17',_5$ E.) blive afholdt Forsøgsskydning med Kanoner over Søen i Farvandet mellem *Stold*—*Nekselø*—En Linie E.-W. gennem *Nekselø* N.-Spids—*Røsnæs* indtil en Afstand af c. 8,₁ Sm.

1329. (P). Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Forestaaende Havnearbejder. Ændringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.

1. I Begyndelsen af Juni Maaned d. A. paabegyndes Opførelsen af et Kystværn langs den NE.-lige Side af en ny Pier II, som tænkes tilvejebragt uden for den gamle *Nordre* Havneplads og Molearm. Kystværnet, som bliver c. 235 m langt, udgaar fra Kystværnet for *Nordre* Havneplads og føres i SE.-lig Retning over imod det gamle *Søndre* Molehoved, hvor det i en Afstand af c. 65 m i Retning WNW. fra dette Hoved, afsluttes med et Hoved, hvis Underbygning dannes af en 8 m bred og 16 m lang Jernbetonsænkekasse. Arbejdet paabegyndes ved Udsætning af denne Sænkekasse, der straks kun rager c. $\frac{1}{2}$ m over daglig Vandstand og afmærkes med et Fyr. Derefter bygges Kystværnet fra denne Sænkekasse i Retning mod NW. ind mod det gamle Kystværn og samtidig anbringes der en Overbygning paa Hovedet. Saasnart Sænkekassen er bragt paa Plads, er al Sejlads imellem denne og *Nordre* Mole og Kystværnet for *Nordre* Havneplads forbudt.

2. I første Halvdel af Juni Maaned paabegyndes en Dækmole WNW. for Sydhavnens gamle *Østre* Molehoved, idet der paa dette Tidspunkt — i en Afstand af c. 100 m fra nævnte Hoved—WNW. for dette udsættes en Jernbetonsænkekasse, som skal danne Underbygning for Dækmolens SE.-lige Molehoved, og som til at begynde med rager c. $\frac{1}{2}$ m op over daglig Vandstand. Dækmolen bygges i 4 Flugter paa ialt c. 250 m Længde og afsluttes omtrent i NW.-lig Retning fra det SE.-lige Hoved med et Molehoved, der rager 2 m over daglig Vandstand.

Naar Underbygningen for Molens SE.-lige Hoved er bragt paa Plads, afmærkes den ved et Fyr, og Arbejdspladsen afmærkes desuden ved en 8 m bred og 16 m lang Sænkekasse, som anbringes midlertidig umiddelbart NW. for Dækmolens NW.-lige Hoved, rager 1 m over daglig Vandstand og ligeledes afmærkes med et Fyr.

Naar den sidst nævnte Sænkekasse er udsat, er al Trafik imellem de 2 Sænkekasser forbudt.

Molens Underbygning fuldføres derefter i Retning fra SE. til NW. og rager i de tre S.-ligste Flugter indtil videre kun $\frac{1}{2}$ m over daglig Vandstand, medens den N.-lige Flugt naar op til Kote + 2 m.

3. Fra et Punkt omtrent midt paa Kystværnet ved den NE.-lige Ende af Mellemarmens Landvinding, føres et Søkabel i NE.-lig Retning omtrent ud til den anden Flugt paa Dækmolen, hvorefter det drejes mod N. hen til den midlertidig udsatte Sænkekasse.

For at undgaa Beskadigelse af dette Søkabel forbydes Opankring imellem *Vestre* Dækmole og den NE.-lige Ende af Mellemarmen.

Søkablets Beliggenhed fra Mellemarmen i NE.-lig Retning afmærkes paa den med 2 Telegrafbaaker.

4. a. *Pier II.* Paa den under Pkt. 1 omtalte Sænkekasse, som anbringes ved den SE.-lige Ende af Kystværnet, tændes et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,4 m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret skal lyse, som følger:

Hvidt i Pej. fra 20° til 157°. Rødt i Pej. fra 295° til 20°.
Grønt i — - 157° - 295°.

b. Paa Underbygningen for den under Pkt. 2 omtalte *nye Vestre Dækmoles SE.-lige Hoved* tændes et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,4 m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret skal lyse, som følger:

Hvidt i Pej. fra 125° til 171°. Rødt i Pej. fra 296° til 125°.
Grønt i — - 171° - 296°.

c. Paa den under Pkt. 2 nævnte *midlertidige Sænkekasse* til Afmærkning af Arbejdspladsen i NW. tændes et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 8,05 m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret skal lyse, som følger:

Grønt i Pej. fra 315° til 123°. Hvidt i Pej. fra 257° til 315°.
Rødt i — - 123° - 257°.

Naar Underbygningen for Hovedet ved Molens NW.-lige Ende er anbragt, flyttes ovennævnte Fyrbygning over paa dette, men bliver iøvrigt uforandret.

d. Naar det under Pkt. c omtalte Fyr er anbragt, nedlægges Fyret paa Sydhavnens gamle *Vestre Molehoved* og erstattes med en klar Lanterne.

e. Samtidig med at det under Pkt. c omtalte Fyr tændes, ændres Fyret paa Havnens gamle *Søndre Molehoved*, saaledes at det viser rødt Lys fra Pej. 115° til 210°, hvidt Lys fra Pej. 210° til 20° og grønt Lys fra Pej. 20° til 115°.

5. Samtidig med at det under Pkt. c omtalte Fyr bringes paa Plads, nedlægges Taagesignalet paa Havnens gamle *Søndre Molehoved*, og et tilsvarende Signal med Taageklokke, Et-Slag c. hver 6 s., vil derefter blive afgivet fra Fyrbygningen ved den nye *Vestre Dækmoles NW.-lige Ende*.

(E. f. S. Nr. 1/41 1936. Kort Nr. 252, 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 161 og 167. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr-Fort. Side 54 og 56, Nr. 149 og 154.)

1330. Sverige. Kattegat. Indsejlingen ved St. Oset. Dynan SW. Sømærke udlagt.

(U. f. S. Nr. 19/1392. Stockholm 1936.)

En Stage med Kost er udlagt paa 57° 45',₂₀ N. 11° 35',₉₅ E. ved SW.-Siden af Grunden *Dynan*.

(E. f. S. Nr. 11/723 1936.)

1331. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg. Bedding for Broanlæg. Advarsel.

c. 30 m W. for Gadebroen udgaar fra Kystlinien paa *Aalborgsiden* en Bedding til Brug for Broarbejdet ved den nye Jernbancbro. Beddingen gaar 40 m ud i Vandet omtrent parallelt med Gadebroen. Vanddybden for Enden af Beddingen er 2,5 m.

c. 57° 03',₂ N. 9° 55',₃ E.

(Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 25.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen

1332. Rusland. Murmanskoe Sea. Mali Oleni Stræde. Tipunkova Point Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 819. London 1936.)

Tipunkova Point Fyr paa c. 69° 15' N. 34° 38' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 3 s. Synsvidde: 8 Sm.

1333. (T). Rusland. Murmanskoe Sea. Set Navolotski. Taagesignal midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 809. London 1936.)
Taagesirenen ved *Set Navolotski* Fyr paa c. $69^{\circ} 24' N.$ $33^{\circ} 30' E.$ er midlertidig erstattet med en Kanon, der under Taage giver et Skud hver 10^m .
1334. (P). Norge. Tranøy Fyr. Taagesignal oprettes.
(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1936.)
I Løbet af 1936 vil der ved *Tranøy* Fyr paa c. $68^{\circ} 11',_0 N.$ $15^{\circ} 36',_4 E.$ blive oprettet et Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver 1^m , Stød 3^s , Pause 57^s .
1335. (P). Norge. Raftsund. Gunnarbåten N. Lystønde udlægges.
(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1936.)
I Løbet af 1936 vil den nuværende Stage paa c. $68^{\circ} 27',_7 N.$ $15^{\circ} 12',_3 E.$ paa 4 m Bæen N. for *Gunnarbåten* blive ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s .
1336. (T). Belgien. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 1936.)
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Wandelaar* paa c. $51^{\circ} 23' N.$ $3^{\circ} 00' E.$ er for Tiden ude af Virksomhed.
1337. Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib. Oplysning om Taagesignal.
(N. t. M. Nr. 855. London 1936.)
Lufttaagesignalet om Bord i *Dyck* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 02' N.$ $1^{\circ} 52' E.$ afgives med Sirene. Signalet er Tre-Stød hver 1^m .
(Kort Nr. 264.)
1338. England. Themsen Munding. Oaze Sand. Afmærkning forandret. Grund udvider sig.
(N. t. M. Nr. 804. London 1936.)
1. En sort og hvid, lodret stribet Lystønde *North Oaze*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s , er udlagt $2,4$ Sm 123° fra den SE.-lige Baake ved den maalte Mil.
2. Tønden *North Oaze* c. $0,3$ Sm 113° fra (1) er permanent inddraget.
3. *Oaze Sand* udvider sig N. efter.
SE.-lige Baake ved den maalte Mil: c. $51^{\circ} 31' N.$ $0^{\circ} 54' E.$
1339. England. Bridlington Anduvning. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 805. London 1936.)
Tønde *No. 1* paa c. $54^{\circ} 01' N.$ $0^{\circ} 09' W.$, ved N.-Enden af det farlige Omraade, er ombyttet med en sort og gul, lodret stribet Lys- og Fløjtetønde *No. 1*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s . Brændetid: Begyndelsen af November til Slutningen af Februar.

(Se Tillæg.)

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

1340. (T). England S.-Kyst. Dover Kanal. Folkestone. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 16. Trinity House, London 1936.)
Vraget af Dampskibet *Mrav* ligger sunket paa $50^{\circ} 58' 40'' N.$ $1^{\circ} 09' 18'' E.$ En grøn, kugleformet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt c. 140 m ENE. for Vraget og en grøn, kugleformet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , c. 140 m WSW. for Vraget.

1341. **England S.-Kyst. Penzance Bugt. Newlyn. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 806. London 1936.)
Taagesignalet paa Hovedet af S.-lige Bølgebryder afgives nu med Nautofon.
c. $50^{\circ} 06' N.$ $5^{\circ} 32' W.$
1342. **England W.-Kyst. Wales W.-Kyst. New Quay Bay. Fyr nedlagt. Tønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 828. London 1936.)
1. Det røde og hvide Fyr paa Pierhovedet paa c. $52^{\circ} 13' N.$ $4^{\circ} 21' W.$ er permanent nedlagt.
2. Den røde Tønde c. 0,38 Sm 63° fra (1) er permanent inddraget.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1343. **Spanien N.-Kyst. Cabo Torres. Oplysning om Fyr.**
(A. a. l. N. Nr. 18/586. San Fernando 1936.)
Cabo Torres Fyr paa $43^{\circ} 34' 18'' N.$ $5^{\circ} 41' 58'' W.$ viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,23^s$, Mørke $2,27^s$, Blink $0,23^s$, Mørke $7,27^s$. Lysevne: 32 Sm.
1344. **(T). Afrika W.-Kyst. Gambia Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 851. London 1936.)
Gambia Fyrskib paa c. $13^{\circ} 34' N.$ $16^{\circ} 45' W.$ vil i Tiden fra c. den 28. Maj til omkring Slutningen af Juni d. A. midlertidig blive ombyttet med en sort og hvid, lodret stribet Lystønde med samme Fyrkarakter.
1345. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Saddle Back Ledge. Fløjtetønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 847. London 1936.)
En sort og hvid, lodret stribet Fløjtetønde er udlagt paa c. $44^{\circ} 01' N.$ $68^{\circ} 43' W.$, $0,5$ Sm 96° fra *Saddle Back Ledge* Fyr.
1346. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Canal. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 791. London 1936.)
Cape Cod Canal bageste Ledefyr paa c. $41^{\circ} 46' N.$ $70^{\circ} 31' W.$ er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt, fast Lys.
1347. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island Sound. Southwest Ledge. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 15/892. Washington 1936.)
1. En rød Lys- og Klokketønde *Southwest Ledge 2*, der viser rødt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$, er udlagt paa c. $41^{\circ} 07' N.$ $71^{\circ} 40' W.$, c. 600 m 271° fra *Southwest Ledge* Klokketøndes Plads.
2. Nedenævnte Tønder er permanent inddraget:
Southwest Ledge Klokketønde.
Southwest Ledge Tønde.
Block Island Fløjtetønde.
1348. **(P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island. Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 16/962. Washington 1936.)
Omkring den 2. Juni d. A. forandres *Fenwick Island* Fyr paa c. $38^{\circ} 27' N.$ $75^{\circ} 03' W.$ til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys 3^s , Mørke 2^s .

1365. (P). Malacca Stræde. South Klang Stræde. Fyr tændes.
(N. t. M. Nr. 815. London 1936.)
I Løbet af August d. A. tændes nedennævnte nye Fyr:
a. Paa *First Point* Baake paa c. $2^{\circ} 55' N.$ $101^{\circ} 17' E.$ et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s .
b. Paa *Second Point* Baake, c. 4 Sm 38° fra (a), et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s .
Begge Fyrene, der bliver ubevogtede, faar en Synsvidde af 5 Sm.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1366. Siam Bugt. Siam. Bangkok Bar. Baakefyr opføres.
(N. t. M. Nr. IV/55. Bangkok 1935.)
Til Erstatning for *White Lightvessel* er i Nærheden af Fyrskibet paa $13^{\circ} 26' (34'')$ N. $100^{\circ} 36' (16'')$ E. en Fyrbaake under Opførelse. Under Opførelsen vises om Natten to røde Lanterner lodret for hinanden.
1367. Kina. Yang-tze Floden Anduvning. Yang-tze Cape. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 78. Shanghai 1936.)
Yang-tze Cape Tænden paa c. $30^{\circ} 51' N.$ $121^{\circ} 54' E.$, $14,0$ Sm 279° fra *Ta-chi-shan (Gutzlaff Island)* Fyr, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s , Lys 4^s , Mørke 4^s .
1368. Kina. Yang-tze Floden Munding. North Channel. Sha-wei-shan Lystønde slukket.
(N. t. M. Nr. 79. Shanghai 1936.)
Sha-wei-shan Lystønde paa c. $31^{\circ} 24' N.$ $122^{\circ} 07' E.$, $6,0$ Sm 258° fra *Sha-wei-shan* Fyr, er permanent slukket.
1369. (T). Kina. Kiao-chow Bugt Anduvning. Hsiao-kung-tao Fyr. Taageklokke midlertidig i Virksomhed.
(N. t. M. Nr. 77. Shanghai 1936.)
Taageklokken ved *Hsiao-kung-tao* Fyr paa c. $36^{\circ} 00' N.$ $120^{\circ} 35' E.$ er i Virksomhed indtil 15. September d. A.
1370. Kina. Wei Hai Wei Anduvning. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 788. London 1936.)
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. $37^{\circ} 36' N.$ $122^{\circ} 06' E.$, $2,15$ Sm 40° fra Toppen af *Eddy Island (Chu Tau)*.
1371. Kina. Po-hai Bugt—Miao-tao (Miau-tau) Stræde—Teng-chow (Teng-chou) Head W. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 73. Shanghai 1936.)
Dybden rapporteres at være aftaget $3,05$ m paa $37^{\circ} 50' N.$ $120^{\circ} 42' E.$, $1,8$ Sm W. for *Teng-chow Head*.
Dybderne i Nærheden af *Teng-chow* Banke varierer stadig.
1372. Sibirien. Sovetskaya Harbour. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 789. Shanghai 1936.)
1. Paa NE.-Spidsen af *Putyatina Point* er paa c. $49^{\circ} 02' N.$ $140^{\circ} 22' E.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s . Flammens Højde: 14 m. Firkantet Fyrhus.
2. Paa E.-Spidsen af *Cape Velikaya Knyazhna Alexandra* er paa c. $49^{\circ} 01' N.$ $140^{\circ} 18' E.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s .
3. Paa S.-Spidsen af *Signalni Point*, c. $0,75$ Sm 190° fra (2), er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s . Flammens Højde: 20 m. Firkantet Fyrbygning.

1373. New Zealand. South Island. Otago Harbour. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 825. London 1936.)
De hvide, faste Fyr paa Pælebaake No. 4 og No. 5 er permanent nedlagt.
c. 45° 50' S. 170° 36' E.
1374. Samoa Øerne. Tutuila Island. Pango Harbour. Lystønde forandret.
(N. t. M. Nr. 782. London 1936.)
Lystønden, der afmærker *Whale Rock* paa c. 14° 17' S. 170° 40' W., er ombyttet
med en sortmalet Lystønde, som viser grønt Et-Blink hver 4^s.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1375. Rusland. Forsigtighed skal udvises, naar man nærmer sig russiske, territoriale Farvande.
(N. t. M. Nr. 738. London 1936.)
Det kan lejlighedsvis være nødvendigt at forbyde Skibsfarten Adgang til visse russiske, territoriale Farvande.
Under disse Omstændigheder oprettes en Undersøgelsestjeneste ved Hjælp af særlige Undersøgelsesskibe, Vagtskibe og Kystvagtstationer.
Det tilraades derfor Søfarende, naar de nærmer sig disse territoriale Farvande at holde skarpt Udkig efter Undersøgelsesskibe eller Kystvagtstationer, der vil vise følgende Signaler:
Om Dagen: En blaa Stander.
Om Natten: Tre blaa Lanterner, hejst lodret for hinanden under Nokken af Gaflen.

Kort, Farvaudsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller
Hoga Nr. *England:*
- T Supplement No. 7 to Japan Pilot, Vol. II.
R 84 Bay of Bengal. — Karnaphuli river and approaches.
R 1378 Hawaiian or Sandwich Islands. — Honolulu harbour.
- Tyskland:*
- R D. 151 Finnischer Meerbusen, Helsinki bis Suursaari.

Tillæg.

I. Østersøen.

1376. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskeaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 4/266 1936.)

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

1377. (T). Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1082 1936 meddeles, at de deri nævnte Skydeøvelser med Kanon fra *Flakfort* vil blive fortsat i Tidsrummet fra den 1.—12. Juni d. A., begge Dage inklusive.
(E. f. S. Nr. 16/1082 1936.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1378. (T). Danmark. Isefjord. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Fra den 25.—30. Maj d. A., begge Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Isefjorden*.

Skydepladsen begrænses mod Nord af Breddeparallelle 55° 55' N., mod Øst af W.-Kysten af *Horns Herred*, mod Syd af Breddeparallelle 55° 50' N. og mod Vest af Meridianen 11° 48' E.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme inden for Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.

1379. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Jernbanebro. Brooverbygning fjernes. Advarsel.

I Midten af Maj Maaned d. A. paabegyndes Arbejderne med Fjernelsen af Brooverbygningen til *Frederikssund Jernbanebro*. Nærmere Oplysning om Besejlingsforholdene vil senere fremkomme.

c. 55° 50' N. 12° 03' E.

(Kort Nr. 267 og 278. Danske Lods, Side 204. Havnelods, Side 67.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1380. Nordsøen. Graadlyb Barre W. t. S. 1/2 S. Drivende Lystønde.

(Telegram fra Havnemesteren, Esbjerg.)

Fiskekutter *E. 15* rapporterer den 10. Maj d. A. Kl. 0800 at have passeret en drivende rødmalet, mindre Lystønde, visende hurtige, hvide Blink, paa c. 54° 58' N. 6° 20' E., c. 74 Sm W. t. S. 1/2 S. af *Graadlyb Barre*.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

*- og 100 år
Carlsberg*

"GAMLE"
eller
"HOF"

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **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
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

BRONZE
PROPELLER

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

•

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

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

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«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

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

NØRRESUNDBY

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG

Telgr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

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.

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 21

TORS DAG 21. MAJ 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

TIDEN OG FRIHANDELSTANKERNE

Landsforeningen »Dansk Arbejde« har afholdt sin Aarlige Generalforsamling i Vejle under stor Tilslutning. Formanden, Direktør Chr. H. Olesen, aflagde Beretning og gjorde bl. a. gældende, at Danmark for Tiden er inde i en Omlægning af hele sit Erhvervsliv, aabenbart dikteret af Kræfter udefra. En Afbłæsning af den internationale Selvforsyningspolitik ligger ikke for i Øjeblikket og Tiden bærer bort fra Frihandelstankerne, udtalte han.

Unægtelig. — Afbłæsningen af denne Selvforsyningspolitik ligger ikke for nu. Men at Tiden skulde bære bort fra Frihandelstankerne er dog et Spørgsmaal. Hele denne ulyksalige Selvforsyningspolitik, som Direktør Olesen har gjort sig til Talsmand for herhjemme og i en Aarrække propaganderet for i Skrift og Tale, paa samme Maade som andre Mænd har gjort det i deres Lande, er jo Skyld i Verdens nuværende kaotiske Situation mere end noget andet. Intet Land kan være sig selv nok. Hele den køb nationalt, ship nationalt Bevægelse, der rider Landene som en Mare i Øjeblikket, er jo Indledningen til det absolutte og afgjorte Ødelæggelsværk. Der kan ikke gaa lang Tid, før Folkene forstaar, at der ikke er nogen Lykke, nogen som helst Fordel at hente i disse bagstræberiske Selvforsyningsidéer, og den Dag, det gaar op for den store Befolkning, da vil den vende sig mod de falske Profeter, der har skiltet med det nationale, men glemt, at der er andre Folk i Verden end ens eget.

Fra Skibsfartens Side er det Gang paa Gang blevet sagt, og det kan ikke gentages ofte nok: Selvforsyningen er Skibsfartens Fjende Nr. 1. Lad os arbejde paa at faa manet dette uhyggelige Gespenst i Graven.

ARBEJDSSTID I SKIBE

Som tidligere meddelt blev der i Januar i Aar i Folketinget fremsat Forslag til Lov om Arbejdstid i Skibe. Dansk Dampskibsrederiforening har protesteret mod dette Forslag og ikke mindst mod en bestemt Udtalelse, der blev fremsat under Debatten, og som gik ud paa, »at Sverige har gennemført en Lov om 8 Timers Dagen til Søs, hvilken Lov danner Forbilledet for det foreliggende Lovforslag«. »Den svenske Lag om arbetstiden á svenska fartyg« af 13. Juli 1926, jfr. Lov af 13. Juni 1930 og 12. Oktober 1934, har netop ikke gennemført 8 Timers Dagen til Søs, men fastsætter udtrykkeligt, at Arbejdstiden til Søs ikke i to paa hinanden følgende Døgn maa overstige 24 Timer, hvilket netop er, hvad der praktiseres her i Landet og i næsten alle andre Lande af søfartsmæssig Betydning.

Den norske Lov af 11. Juni 1919 om Arbejdstiden paa norske Skibe indfører heller ikke 8 Timers Dagen til Søs, men foreskriver, at i Søen inddeles Arbejdstiden for Dæksmandskab Døgnnet rundt paa sædvanmæssig Maade, hvilket vil sige, at der i Norge gælder ganske samme Regler som i Sverige og Danmark.

Den svenske Arbejdstidslov, saavel som den norske Arbejdstidslov, fastsætter desuden, at Aske-Hivning til Søs skal foretages uden Overtidsbetaling; det danske Lovforslag gaar den modsatte Vej og forudsætter, at saadant Arbejde skal betales med Overtid.

For Restaurationspersonalet fastsætter den svenske Arbejdstidslov 12 Timers Arbejdsdag, det danske Lovforslag foreslaar 10 Timer.

Den svenske Lov indeholder ikke nogen Begrænsning af Arbejdstiden i Troperne, det danske Lovforslag nedsætter Arbejdstiden til 6 og 7 Timer henholdsvis for Fyrbøderne og Dæksbesætningen.

Alene af de her anførte Eksempler vil fremgaa, at det danske Lovforslag paa de væsentligste Punkter er langt videregaaende end norsk og svensk Lovgivning.

I denne Forbindelse skal man fremhæve, at Dansk Dampskibsrederiforening endvidere uden Overenskomstsigelse ved gensidig Imødekommenhed har sluttet Overenskomst med Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Radiotelegrafistforeningen og Dansk Sø-Restaurationsforening gældende indtil 1. April 1937, med nøje fastsat Arbejdstidsregulering, og at en Arbejdstidslovgivning for denne Kategori af Søfolk derfor er i særlig Grad upaakrævet.

Der er næppe nogen indenfor Ledelsen af dansk Skibsfart, der ikke under de søfarende saa gode Vilkaar, som med Rimelighed kan opnaas, men som Forholdene nu er, vil selv en mindre Forhøjelse af Skibenes Driftsomkostninger være en meget betænkelig Sag, endsigse saa vidtgaaende Foranstaltninger, som i Lovforslaget, der vil koste Rederierne Millionbeløb til Ombygning af Skibene og Forøgelse af Besætningerne.

Det er Dansk Dampskibsrederiforenings faste Overbevisning, at Konsekvensen af Lovforslagets Gennemførelse vil blive:

Først Oplægning af de mindst egnede Skibe,

dernæst Salg af Skibe fra de i pekuniær Henseende mindst modstandsdygtige Rederier, indtil Danmarks Flaade er reduceret til det Punkt, hvor man ikke mere behøver at bekymre sig om internationalt Fart; men dette Resultat kan dog ingen ansvarsbevidst dansk Mand ønske, og da allermindst Søfolkene selv, som vil blive ramt af en Arbejdsløshed af et uhyggeligt Omfang.

Den danske Handelsflaade er som bekendt væsentlig større, end den Tonnagemængde, der kan finde Beskæftigelse for Landets egen Regning. Forholdene er i saa Henseende vidt forskellige fra Sverige, som Lovforslaget henviser saa meget til, idet Sverige praktisk talt vil være i Stand til, om nødvendigt, at anvende hele sin Flaade til Transport af Landets egen Import og Eksport, og derfor ikke er saa afhængig af den internationale Fart, som er en Livsbetingelse for dansk Skibsfart.

Dansk Skibsfart har i Aarenes Løb, takket være energiske og forudseende Redere og en flittig og dygtig Sømandsstand, tilkæmpet sig en god og anset Position paa det internationale Fragtmarked. Det vilde være beklageligt, om denne Position nu af misforstaaede Hensyn til overdrevne Krav fra enkelte uforstaaende eller unationalt tænkende Personers Side skulde sættes overstyr, i Stedet for at samtlige ved dansk Skibsfart beskæftigede Personer, overordnede og underordnede, i Fordragelighed kunde samarbejde for at opretholde dansk Skibsfart som den betydelige Faktor, den er for Danmarks Økonomi i disse for vort Land saa vanskelige Tider.

SITUATIONEN I SPANIEN

Et af de nyeste stadige Urocentre i Europa er Spanien. Den politiske Strid og de stadige Regeringsskifter har sat Spor i Landets Økonomi, Handel, det politiske og sociale Liv og synes til en vis Grad at have hindret det Opsving, som vilde have gjort sig gældende i 1935 under normale Forhold.

Handelsbalancen har forværret sig og udviser for 1935 en Deficit paa 2894.8 Millioner Guld Pesetas. Spanien har haft store Afsætningsvanskeligheder at kæmpe med, og Produktionen af Landbrugsartikler, Landets vigtigste Næringsgren, er gaaet tilbage.

Fra Regeringens Side har man bestræbt sig for at bøde paa Arbejdsløsheden. I Forbindelse hermed fremkom bl. a. et Dekret vedrørende Statssubvention til Frugtbaade.

Den Million Tons, som udførtes af friske Frugter fra Spanien i 1934, reduceredes til $\frac{3}{4}$ Million Tons til en Værdi af 122 Millioner Guldpesetas i 1935 mod 156 Millioner det foregaaende Aar. Pr. 1. Februar i Aar var der ialt indskibet ca. 5 Millioner Kasser Appelsiner, medens Eksporten pr. Bane udgjorde 125,000 Tons. Paa tilsvarende Tidspunkt forrige Sæson var Tallene 6 Million Kroner og 175,000 Tons.

Iøvrigt gør den samme Tendens sig gældende som overalt. Spanien har sin Valutacentral og vil med haard Haand i Fremtiden sørge for at opnaa Nivellering i sin Handelsbalance med de forskellige Lande. Spanien har til Hensigt at betale Værdien af de importerede Varer med det Beløb eksporterede spanske Produkter indbringer.

Del spanske Lovforslag om en Havneafgift paa 0.55 Pesetas pr. Netto Ton paa alle Skibe, som fra Udlandet anløber spanske Havne, til Støtte for den nationale Skibsfart, har vakt den største Opmærksomhed i Rederikredse Verden over. De hidtil foreliggende Oplysninger er imidlertid saa kortfattede, at det er umuligt at danne sig nogen Mening om Rækkevidden af Forslaget ved dets eventuelle Gennemførelse. Det som først og fremmest interesserer er, om det drejer sig om en helt ny Skibsafgift i Tillæg til de allerede eksisterende, eller om man har i Sinde at omlægge Afgiftsystemet. Overfor den første Fremgangsmaade vil der være al mulig Anledning til at reagere, fordi det simpelthen vilde være i aabenlys Strid med den internationale Konvention om Søhavne (Maritime ports convention) som Spanien i sin Tid tiltraadte. Det bliver nemlig der Spørgsmaalet om at behyrde den udenlandske Skibsfart paa spanske Havne med en Afgift af ren fiskal Karakter, en Afgift, som formelt paalægges baade spanske og udenlandske Skibe, men bestemt udelukkende til Støtte for de spanske. Der er i Virkeligheden i ligesaa høj Grad Tale om Flagdiscrimination som ved Indførelse af en Afgift alene paa deres udenlandske Konkurrenter.

Men selve Tilfældet er karakteristisk for, hvordan man i alle Lande nu arbejder for at støtte den nationale Skibsfart.

DET NYE KOSTREGLEMENT

Ministeriet for Handel og Søfart har under 11. Maj udfærdiget et nyt Reglement for Forplejningen i danske Skibe. Det tidligere Kostreglement omfatter kun Skibsmandskabet, men det nye fastsætter ogsaa Kosten for Passagerer og Børn, hvilket vist nok turde være ret onestaaende og ganske unødvendigt.

I denne Forbindelse kunde det være interessant at kende Grundene til, at der er fastsat Kostreglement for Børn, naar det ved Lov er bestemt, at ingen Mennesker under 15 Aar maa antages i Skibene. Og for Passagerernes Vedkommende maa det være en given Sag, at de Rederier, der befordrer Passagerer i deres Skibe, vil yde Forplejning, der langt overstiger de i Reglementet fastsatte Rationer.

En væsentlig Ændring i det nye Reglement er, at Mandskabet nu i Stedet for Margarine faar udleveret $\frac{1}{2}$ Kilo Smør om Ugen.

Danmark viser sig paa dette Omraade atter som et Foregangsland, idet der ikke paa nogen anden europæisk Nations Skibe med Undtagelse af England er fastsat Smørrationer for Mandskabet og i England kun mindre end Halvdelen af det Kvantum, som udleveres i danske Skibe.

Det er al Ære værd at være Foregangsmand, men man kan jo ikke se bort fra, at der her paalægges Skibsfarten en ny Byrde — ca. $\frac{1}{2}$ Million Kroner om Aaret — der stiller den endnu vanskeligere i den internationale Konkurrence. Af Skibsfartsberetningen for 1935 fremgaar, at der fra Skibsfartsledelsens Side er gjort Indvendinger mod forskellige af Reglementets Bestemmelser, men af det udsendte Reglement ses det, at der ikke er taget noget større Hensyn til disse Indvendinger udover at de i det oprindelige Forslag til Reglement fastsatte Øl-Rationer er udgaaet.

Men for saa vidt det nye Reglement kan bidrage til at Mandskabet faar en i ernæringsmæssig Henseende mere passende Kost — der er saaledes bestemt, at der skal uddeles flere Grøntsager og vitaminholdige Fødemidler — maa det naturligvis hilses med Tilfredshed, at vi ogsaa paa dette Omraade kom til at staa i Spidsen for andre Nationer.

Men har vi Raad til det?

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Skovbruget og Træindustrien i Sovjetunionen. (sluttet)

Havnen i Arkangelsk er væsentlig udvidet, og i Leningrad har man foretaget store Udvidelser af Tømmerhavnen. Havneanlægget er her forøget fra 15 ha i Aaret 1914 til 90 ha i 1935, ligesom Havnen er forsynet med moderne, mekaniserede Kran- og Indladeanlæg, som muliggør en hurtig Ekspedition.

Med Hensyn til Afskibningen af sovjetrussisk Tømmer til Udlandet er der i den senere Tid ogsaa sket en væsentlig Forandring, hvilket skyldes den med megen Energi drevne Politik angaaende Udvidelsen af Sovjetunionens Handelsflaade. For nogle Aar siden — i 1930 — udgjorde den Del af Tømmereksporten, som transporteredes med sovjetrussisk Tonnage, knapt 9 pCt. Man maatte derfor i stadig større Omfang chartre udenlandsk Tonnage, og da i Særdeleshed norske, danske, svenske og tyske Dampere. I Aaret 1928 maatte Sovjetunionen saaledes udbetale over 2 Millioner Pund Sterling i Fragt for Tømmereksporten. Nu er dette Forhold som bekendt meget væsentlig forandret, idet man dels ved Køb af brugte Skibe, dels ved Nybygninger i Ud- og Indlandet har forøget Handelsflaaden saa meget, at man til en vis Grad har gjort sig afhængig af den udenlandske Tonnage.

Man maa sige, at den sovjetrussiske Tømmerindustri i Virkeligheden har Mulighed for en næsten ubegrænset Udvikling; dette skyldes to Hovedfaktorer, nemlig Landets enorme Skovrigdom og Landets store Behov af Tømmer og Tømmerprodukter. Efter menneskelig Beregning vil der i en overskuelig Fremtid ikke kunne forekomme en Overproduktion, idet enhver Produktionsforøgelse straks vil kunne absorberes af det indenlandske Marked.

Mexico's nye Toldlov (Fortsat)

Til eksplosive, brændbare eller ætsende Stoffer henregnes (Reglementets Art. 109):

Eksplosive Stoffer: Perkussionskapsler, ladte Patroner, Klorater, Raketter, Fyrværkeri, Dynamit, usp. eksplosive Stoffer, Nitroglycerin, Pyroxilin, al Slags Krudt, metalliske Fulminater, Pikrinsyre og Pikrater.

Brændbare Stoffer: Farvefortyndingsmidler fremstillede paa Grundlag af Ætyl- eller Metylalkohol, mineralske Olier undt. Smøreoier, Acetylen, al Slags Brændevin undt. paa Flasker, Terpentin, Ætyl- og Metylalkohol, Benzin, Kulstofsvulfid, Plantefibre i Pakker, Kalkkarbonat, Celloid undt. i Metaleballe, Kolodium, Æther acetium, Æther chlorhydricum, Æther sulfuricum, alle Slags vegetabiliske Fibre i Pakker, Tændstikker, Gasolin og andre Petroleumsmæthere, Hennequen i Pakker, Brint, Lunter til Miner, Nafta, Hø, Svovlulstof, Klude i Pakker, Jute i Pakker.

Ætsende Stoffer: Syrer, undt. tørre og krystalliserede, læsket Kalk, Kalkklor, Potaske og kaustisk Soda.

Art. 67 fastsætter, at udlossede Kolli, som ikke er opført i Manifestet (Art. 63) eller i Fortegnelsen over Passagerernes Bagage, betragtes som definitivt overskydende, medmindre det indenfor en Frist af 90 Dage efter Udlosningen bevises, at de paagældende Kolli er bestemt til en anden inden- eller udenlandsk Havn. For de definitivt overskydende Kolli paalægges der Skibet Bøder indtil 500 Pesos.

Saafrømt Kaplajnen senest inden Skibets Afgang fra mexikansk Havn erklærer, at der ved en Fejltagelse er udlossen for meget, og overfor Toldmyndighederne beviser, at det for meget udlossede er bestemt til en anden inden- eller udenlandsk Havn, gives der Tilladelse til, at det paagældende Gods indlades paany.

Art. 68 bestemmer, at de Kolli, som er opført i Mani-

festet eller Fortegnelsen over Passagerernes Bagage, og som ikke udlosses, betragtes som definitivt manglende, medmindre det indenfor en Frist af 90 Dage efter Udlosningen bevises, at de ikke er indladede, at de ved en Fejltagelse er udlossen i en anden Havn, eller at de er gaaet tabt ved Skibbrud, Haveri eller lign. For hvert definitivt manglende Kolli erlægges Bøde indtil 25 Pesos.

Art. 69 bestemmer, at Generaldirektøren for Toldvæsenet efter Ansøgning af den, til hvem Godset er konsigneret, kan give Tilladelse til, at Godset udlosses i en anden Havn end den, som i Manifestet er angivet som Bestemmelsehavn.

Art. 129 bestemmer, at Mangel af Handelsfaktura eller Uenøjagtigheder i denne straffes med Bøder indtil 50 Pesos.

(Fortsættes).

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Om Forholdene i Lørdags paa Londons Shipping-Børs, The Baltic, der er Verdens største Clearing-House for oversøisk Befragtning, skriver et engelsk Shippingblad: »Lifeless conditions prevailed in all sections of the charter market, and the lack of new orders, coupled with the brilliant weather, resulted in an early exodus of members.»

Disse faa Linier karakteriserer paa en glimrende Maade Stillingen paa de oversøiske Markeder, hvor Hovedskavanken netop er Manglen paa nye Ordre, og for de ikke kontrollerede Markeders Vedkommende den deraf følgende Reaktion i Fragtniveauet. —

Om Forholdene paa de enkelte Markeder, der i den forløbne Uge iøvrigt ikke har undergaaet store Forandringer, henviser vi til nedenstaaende kortfattede Kommentarer:

Canada/U.S., Atlantic & Gulf Vestindien. St. Lawrence Markedet har været jævnt aktivt paa Basis af Minimalraterne, og der kan fortsat slutes til disse Fragter for Juni/Juli Lastning. Træ fra Canada ligger uforandret paa omkring 45/- a 55/- beroende paa Størrelse, Laste- og Lossehavne.

Fra Northern Range er der ikke megen Forretning. Scrap sluttedes for 5,000 Tonner til Italien paa Gross terms til \$4.75, og 6,800 Tonner fik 12/4¹/₂d. til U.K. Northern Range/Japan noterer 13/3d. f.i.o. for Scrap.

Golfen noterer foruden Scrapjern til Japan til 14/9d. f.i.o., Bomuld til Europa til omkring 5³/₄ Cents per Balefod, og Pitchpine til River Plate til \$11:- per Mille.

Sukkermarkedet fra Vestindien ligger roligt. 7,500 Tonner fik 13/6d. for Cuba/U.K. eller Cont. Juni, og 5,500 Tonner 13/- San Domingo/U.K., Maj/Juni. Disse Rater kan gentages.

River Plate. Forholdene paa Kornmarkedet i Europa animerer ikke Befragterne til at lage yderligere Tonnage, og der blev kun sluttet faa Baade, naturligvis paa Basis af Minimalraterne. Til Destinationer udenfor Minimalraterangen, cirkulerer en Række tentative Ordre, men det kniber tilsyneladende for Exportørerne at faa Forretningerne i definitiv shape. Up River/Japan indikerer 14/6d., og samme Rate noteres for Up River/Pacific Kyst.

Der ligger stadig omkring 30 Baade og venter paa Last, og man regner med, at dette Tal i den nærmeste Fremtid vil forøges med ca. 20 nye Baade, saa Udsigterne er ikke opmuntrende.

Vestkyst Sydamerika. Nitratbefragterne tog 9,500 Tonner til 19/- for Juni Lastning, hvilket kan gentages for Juni/Juli og August.

Nordpacific. En enkelt Befragter er aaben for en Junihaad, Vancouver/U.K., heavy grain, for hvilken Forretning noteres 19/-. Paa f.i.o. Basis til U.K. ligger Raten uforandret paa omkring 19/6d.

Transpacific er uforandret paa Basis af omkring 20/- per 100 Balefod til Japan og Australien og om-

kring 2/- mere til Kina. Udviklingen paa dette Marked hæmmes af, at det er lykkedes for Operators at faa en Række store Dampere paa Timecharter til lave Rater.

Østen/Indien. Soyabønner viser stadig ingen positiv Interesse for Tonnage. Efter sigende skal Liner have accepteret 15/- til U.K., paa Charter terms noteres 18/9d. til Rotterdam/Hamburg med sædvanlige Tillæg.

Det vakte nogen Opsigt paa Londons Børs, at japanske Kulexportører søgte Tonnage for Kul til River Plate, som jo er et af Englands aller vigtigste Kulmarkeder. Saa vidt vides er der dog ikke kommet definitiv Forretning i Stand endnu.

Ris fra Saigon er nærmest livløst. Antagelig maa Grunden hertil søges i den latente Uro om Franckursen. Raten ligger nominelt paa omkring 23/- via Cape.

Indo-Kina har gentaget 18/- f.i.o. for Anthracit til St. Lawrence og noterer 12/6d. f.i.o. for 6,000 Tons til Lower California.

Fra Burmah noteres stadig kun en enkelt Ordre til Gdynia til omkring 24/6d.

Fra Indien noteres Erls fra Vizagapatam til 18/- Continentet of 19/- U.S.N.H.

Australien. Situationen er, hvad Kornbefragtning angaar, uforandret. Exportørerne kan ikke sælge og er følgelig heller ikke interesserede i Tonnage. Der skal være et Exportoverskud paa ca. 1/2 Mill. Tons, men canadisk Hvede sælges til billigere Priser. Tonnagesituationen er ikke alarmerende, idet, saavidt vides, kun 1 eller 2 Baade bliver disponible i disse Farvande i en nær Fremtid, og fra Whyalla kan der stadig slutes saavel til Japan, der indikerer 8/-, som til Baltimore, som vil betale de sædvanlige \$4.40.

Ny Kaledonien søger July/August Tonnage til New York til 26/-, og Ocean Islands kan placere en 6,000 Tonner til Kotka til omkring 28/- 29/-.

Sydafrika. Heller ikke paa dette Marked er der noget at gøre for Korn-tonnage. Durban kan stadig placere Tonnage for Manganerts til Gøteborg/Danzig til omkring 15/-.

Europa. Paa enkelte af Ugens Dage var der lidt mere Liv i den udgaaende Kulfart fra Continentet til Italien. Antwerpen/Genua/Neapel range betalte 5/9d. for 7,500 Toner, og 7,000 Tonner fik 7/1¹/₂d. til samme Range fra Danzig eller Gdynia. England/Middelhavet er uforandret.

Hjemgaaende fra Middelhavet gør den formindske Tonnage-tilgang til Middelhavet sig efterhaanden gældende, og for en Række Ordre er der betalt helt tilfredsstillende Rater. Det er vanskeligt at opgave nogen Gennemsnitsfragt, da disse Forretninger jo er saa forskellige.

Sortehavet er ikke interesseret i Korn-tonnage, men Russerne har taget yderligere Tonnage til U.S.N.H. til 11/-, og har ligeledes sluttet flere Dampere for Kul Mairupol/Vestitalien til 7/9d.

I vore hjemlige Farvande er Forandringerne ikke

store. Trælastmarkederne fortsætter med at tage Tonnage i begrænset Maalestok paa Basis af Minimalraterne.

Timecharter. Vestindia Markedet ligger noget svagere. Et Par norske 4,000 Tonnere sluttedes igaar til

omkring \$1.05/\$1.07¹/₂ for Vestindia Rundture. 5,500 Tons Dieselbaad sluttedes til \$1.10 for Pacific Rundture, Levering U.S.N.H., Tilbagelevering Golfen. Stor Dieseltonnage er efterspurgt for 12 Maaneder til omkring 3/6d. maaske lidt mere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ny Isbryder-Type

En ung russisk Ingeniør, I. O. Loginof, har udarbejdet Planer til en hel ny Type af Isbryder. Loginof's Idé, der har vakt en Del Opsigt blandt isfartskyndige Folk her, gaar ud paa at benytte Larvfod-Systemet til lettere at hæve Isbryderen op paa Isen, som den saa ved sin Vægt kan bryde i Stykker. I dette Øjemed forsynes Isbryderens Forstavn paa begge Sider med Larvfodsindretninger, der sættes i Bevægelse af en selvstændig diesel-elektrisk Maskine.

Man har til Hensigt snarest at gaa i Gang med Bygningen af en mindre Isbryder af denne Type, med hvilken Forsøg vil blive foretaget i Ladogasøen og Marinskysystemet for at konstatere, hvorvidt en saadan Isbrydertype vil være anvendelig paa Unionens indre Vandveje.

Conferencens Aarsmøde

The Baltic and International Maritime Conference afholder i Aar Aarsmødet i Oslo. Mødet finder Sted Torsdag den 11. Juni i Norges Rederforbunds Lokaler.

»Lusitania«s Vrag fotograferet paa Havbunden

I næste Maaned vil man antagelig paany forsøge at hæve de Guldskatte, som »Lusitania«s Vrag gemmer paa Havets Bund.

Som bekendt lykkedes det efter mange Anstrengelser Dykkerskibet »Orphir« sidste Efteraar at finde Kæmpeskibets Beliggenhed paa dybt Vand ved Kinsale ud for den irske Kyst. De voldsomme Efteraarstorme og den urolige Sø tvang imidlertid »Orphir« til at indstille Eftersøgningen. Sledet blev markeret ved Bøjer. Ikke blot Dykkere, men ogsaa Fotografier vil gaa ned paa Havets Bund og fotografere Vraget, inden Bjergningsarbejdet begynder.

Prøvetur

Med den ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København, byggede Lastdamper »Marna« afholdtes Mandag den 18. Maj 1936 Prøvetur i Sundet.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem PP 290' 0", Længde overallt 306' 6", største Bredde 41' 6", Sidehøjde 18' 9", Højde af Mellemdæk 8' 0". Total Rumfang af Laster og Mellemdæk ca. 190,000 Kbf. Kapacitet af Kulbunker ca. 465 Tons, Kapacitet af Vandballasttanke ialt ca. 580 Tons, Dødvægt ca. 2,900 Tons, Dybgang lastet ca. 18' 6".

Skibet er bygget med 2 Dæk og Tonnageluge agter. Skibets Lastrum er meget effektivt ventileret ved Hjælp af et stort Antal Ventilatorer, hvoraf 6 er elektrisk drevne.

Skibets Lasteevne er ca. 2,900 Tons d.w. Det har strømlineformede Dækshuse og er iøvrigt konstrueret efter de nyeste Principer for at opnaa den højst mulige Hastighed med størst mulig Økonomi for den Fart, hvori Skibet skal beskæftiges.

Reparationer

Dampskibet »Gudena« af København, der tilhører Dampskibsselskabet »Holland«, er kommet fra Vejle til Burmeister & Wains Værft for Reparation, og Dampskibet »H. H. Petersen« af Marstal til samme Værft for Reparation og Eftersyn.

Bygning af to Trælastbaade til Sovjetrusland i Frankrig

Firmaet »Chante Naval de la Loir« har fra Kommissariatet for Vandvejene i U. S. S. R. modtaget Bestilling paa to Trælastbaade med en Lastekapacitet af 3400 Tons eller 1280 Stdr. hver. Skibene, der skal være færdige til Levering henholdsvis den 15. Maj og den 15. Juni 1937, er bestemt til Transport af sibirisk Trælast fra Karahavet og vil blive bygget med særlig Henblik paa Sejlads under vanskelige Isforhold. Skibenes Skrog vil derfor blive betydeligt forstærket i Forhold til de i Udlandet for Tiden under Bygning værende Trælastskibe. Hovedmaskinen, der er forbunden med en Bauer-Bach Turbine, skal yde 1650 HK. Normalfarlen bliver 11 Knob, men kan sættes op til 11,5 Knob. Til alt Maskineri ombord vil blive anvendt Elektricitet.

Ny polsk Amerikabaad

Den nye polske Amerikabaad »Batory« var i Tirsdags under sin Jomfrurejse til New York i København. Ombord var bl. a. Vice-Handelsminister Dolezal og en officiel Delegation fra Gdynias By og Havn. Det nye Skib forevistes i København for en indbudt Kreds. »Batory« er et Søsterskib til »Pilsudski« og ligestem dette bygget i Italien.

»Batory«s Længde er 514 Fod, Bredde 74 Fod. Den inaalet 14,400 B.R.T. Der er ialt 318 Passagerkahytter. Der er Plads til 773 Passagerer og der er kun Turist- og 3die Klasse. Mandskabet er paa 268 Mand.

Paa Jomfrurejsen til Amerika er en Række prominente Passagerer om Bord, foruden Handelsministeren, Direktøren for Gdynias Havn M. L. Mozdzenski, Gdynias Havnedirektør Legonski osv.

Ved Modtagelsen i København talte bl. a. den amerikanske og den polske Gesandt, samt Direktør for Gdynia-Amerika Linien Hr. Plinius og »Batory«s Kaptajn, der overraskede de Tilstedeværende ved at han talte ikke mindre end 9 Sprog, deriblandt Dansk, flydende.

Navigation paa Finland

Danish Maritime Service meddeler at A/B Otto Rodén, Xypila, telegraferer, at Navigationen er genoptaget fra 12. Maj.

Firmaet W. Bystrom & Co., Uleåborg, meddeler os, at Trafikken paa Uleåborg er genaabnet.

Udførslen over Danzigs Havn

Over Danzig Havn er i Lobet af Marts Maaned udført 118,913 t Kul, deraf til Danmark 6,650 t, mod 121,572 t, deraf til Danmark 13,965 t Kul i Februar.

Den tyske Skibsfart

Den foreliggende Beretning fra det handelsstatistiske Kontor om Vare- og Skibstrafikken over Hamborgs Havn i det første Kvartal af Aaret 1936 viser nogen Fremgang i Sammenligning med Trafikken for det tilsvarende Tidsrum i Aaret 1935. Saaledes naaede Vareomsætningen ad Søvejen i det første Kvartal af 1936 en Højde af 5,26 Millioner Tons imod 5,02 Millioner Tons i det første Kvartal af 1935, altsaa en Stigning paa 0,24 Millioner Tons eller 4,9 pCt. Sammenligner man Tallene for Januar Kvartal 1933 med Januar Kvartal 1936, ses det, at Vareomsætningen er steget med 0,68 Millioner Tons eller 14,1 pCt., hvilken Stigning falder paa saavel Vareindførslen som Vareudførslen. Stigningen i Vareindførslen skyldes navnlig øget Raastofførsel. Saaledes er Indførslen af Raastoffer over Hamborgs Havn siden Aaret 1933 steget med 0,56 Millioner Tons. Ogsaa Udførslen er imidlertid steget siden Aaret 1933, saaledes Raastoffer med 0,29 Millioner Tons og Færdigvarer med 0,14 Millioner Tons. Udførselsførelsen fordeler sig overvejende paa oversøiske Lande.

Sammenligner man Vareomsætningen i det første Kvartal af 1936 med Vareomsætningen i det første Kvartal af 1935, ses det, at der kun er en meget ringe Forøgelse af Vareindførslen til registrere, medens derimod Vareudførslen er steget med 192,000 Tons eller 12,1 pCt. Der indførtes i første Kvartal af 1936 mindre Kvantiteter Raastoffer end i det tilsvarende Tidsrum i 1935. Ligeledes blev der indført mindre Kvantiteter Foderstoffer og Kul. Derimod var der øget Indførsel af Levnedsmidler, særlig af Fedt.

Som omtalt har der kunnet registreres en ret kraftig Forøgelse af Udførslen i Sammenligning med første Kvartal af 1935. Denne Forøgelse skyldes navnlig, at Købeevnen i forskellige oversøiske Raastofflande paa Grund af Stigningen i Prisen paa Raastofferne er vokset.

Ogsaa Skibstrafikken udviste en Fremgang i Sammenligning med Aaret 1935. De indgaaede Skibe udviste en Stigning paa 201,000 Netto-Register-Tons og de udgaaede Skibe en Forøgelse af 161,000 Netto-Register-Tons.

Nybygning

Rederiet J. Lauritzen, der tidligere paa Aaret har faaet to Nybygninger — Dieselmotorskibe — fra Nakskov Skibsværft, overtog forleden endnu en Nybygning, Damperen »Marna«, fra Helsingør Skibsværft. Damperen, der fores af Kaptajn Lundegaard, gaar herfra paa sin første Rejse til Finland. Dens Prøvetur er omtalt andet Steds.

Rederiet har yderligere tre Dampere i Ordre ved Helsingør Skibsværft.

Bygning af Flydedokke i Sovjetrusland

Ifølge »Vodny Transport« af 10. Maj d. M. har Kommissariatet for Vandvejene givet Ordre til Bygning af tre Jernbeton Flydedokke — en i Leningrad til Reparation af indtil 6000 Tons Skibe, og to ved Sortehavsværfterne med en Bæreevne paa henholdsvis 4 og 6000 Tons. Længden bliver ca. 100 Meter og Bredden ca. 30 Meter. Dokkene vil blive indrettet til at kunne optage og reparere Skibe i aabent Hav. Bygningen skal være tilendebragt til den 1. September 1937.

Uforsvarlig Stuvning

Der er fornylig afsagt Dom ved United States District Court, Southern District, New York, hedder det i Assuranceforeningens Skulds Meddelelser, vedrørende Skade paa Bomuldstojer, Lammeskind, Sæbe og Mandler af Olivenolie indstuvet i samme Rum. Disputen mellem Lastemodtagerne gjaldt, hvorvidt Skaden skyldtes »sea peril«, hvad Skibet for sit Vedkommende hævder, eller om Skaden i Overensstemmelse med Lastemodtagernes Paastand skyldtes uforsvarlig Stuvning af Olien i Forhold til den øvrige Last.

Transporten omfattede en Rejse fra spansk Havn til New York med Stykgods. Skibet mødte stormfuldt Vejr undervejs i 2 à 3 Døgn, hvorunder Farten maatte reduceres fra 13—14 til 4—5 Mil, og som Følge heraf blev Skibet et Par Dage forsinket.

Vindens og Søens Styrke var i Journalen beskrevet som 7, hvilket svarer til »stiv Kuling«. Under dette Vejr led Skibet en Del overbords Skade, samtidig med at Skibets Baadsmand blev let kvæstet.

Hvad angaar Lastens Stuvning, var Olivenolien og Stykgodset stuvet i Nr. 3 Mellemdæk, som var udstyret med saavel »cargo battens« som Afløbsrør. Stykgodset var stuvet rundt om Oliefænderne, og en Del af Stykgodset, Baller og Kasser, benyttedes som »broken stowage« til Afstøtning af den øverste Tromletier. Iøvrigt var der ikke foretaget nogen Surring eller lignende af Tromlerne. Undervejs led de sig løs og sprang læk.

Om denne Stuvningsmetode var forsvarlig eller ikke, var der Uenighed.

Dommeren udtalte om Vejromstændighederne, at de ikke var usædvanligere eller voldsommere end almindeligt paa denne Aarstid. For at Skaden skulde kunne henføres til »sea peril«, maatte Vejromstændighederne efter Dommerens Mening være af ekstraordinær Karakter »or arise from irresistible force or overwhelming power, and which cannot be guarded against by the ordinary exertions of human skill and prudence«.

Da dette ikke kunde siges at være Tilfældet for denne Rejse Vedkommende, hævdede Dommeren, kom han til det Resultat, at Skaden skyldtes Mangel paa Agtsomhed fra Skibets Side med Hensyn til at beskytte Skibet gennem en forsvarlig Stuvning. Og i Overensstemmelse hermed blev Skibet dømt erstatningspligtig.

PERSONALIA

Den 24. Maj fylder Fører i D. S. B., Kaptajn J. F. Hansen, 60 Aar.

Den 26. Maj fylder tidligere Fører i Grønlands Styrelse, Kaptajn Johannes Balle, 50 Aar.

Den 31. Maj fylder Kaptajn A. C. G. Saltoft 50 Aar.

Udnævnelse

Skibsførerne af 2. Grad, Kaptajnerne H. P. Trondhjem og J. Jørgensen, begge ved Oddesundoverfarten, er udnævnt til Skibsførere af 1. Grad med Tjeneste ved Storebælts-Overfarten.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdal«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 19. MAJ 1936

A
s.s. A. P. Bernstorff, Esbjerg-Antwerpen Ruten.
s.s. Aalborg, ank. Danzig 17.5.
s.s. Aalborghus, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Thomsen, ank. Messina 15.5.
m.l. Aase Mærsk, pass. Perim 3.5.
s.s. Aase, afg. Durban 28.4.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Hamburg 17.5. udg.
s.s. Agnete, pass. Helsingør 8.5.
s.s. Agnete Mærsk, ank. Frederikshavn 6.5.
s.s. Alabama, afg. Rio 9.5.
m.s. Alexandria, Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. Alfa, ank. Helsingør 12.5.
s.s. Algarve, afg. Lissabon 7.5.
s.s. Alice, ank. La Pallice.
m.s. Almena, pass. Spurn Hd. 6.5.
m.s. Alsia, Heindorn, ank. Middlesbrough 18.5. udg.
s.s. Alssund, Nielsen, afg. Kbhvn. 5.5. til New York, pass. Orkneyøerne 8.5.
s.s. Amalienborg, oplagt Aalborg.
m.s. Amerika, Borch, afg. San Francisco til Panama Kanalen 12.5. hjg.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Curacao 29.1.
m.s. Anna Mærsk, ank. Manilla 5.5.
s.s. Anna, ank. Pauilla 8.5.
m.s. Annam, Kragelund, afg. Haifa til Rotterdam 14.5. hjg.
m.s. Argentina, afg. Madeira 12.5. til Kbhvn.
m.s. Arizona, afg. Moss 17.4. til River.
s.s. Arnold Mærsk, afg. Swansea 1.5.
m.s. Asbjørn, Bjark, afg. Powell River 2.5. til Houston.
m.s. Asia, Hansen, pass. Pratas p. R. t. Kohsichang 10.5. hjg.

s.s. Askø, Langlykke, afg. Oran 15.5.
s.s. Aslaug, pass. Helsingør 9.5.
m.s. Asnæs, i Kbhvn.
m.s. Astoria, Jensen, ank. Yokohama 10.5.
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Nakskov 16.5.

B

s.s. Beira, opl.
s.s. Bellona, i Nakskov, Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. Benedikt, i Kbhvn.-Fyn-Falster-Langeland Ruten.
m.l. Bente Mærsk, afg. Cardiff 18.4.
s.s. Bergenhus, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Bes, pass. Holtenau 13.5.
s.s. Betty Mærsk, afg. Alexandria.
s.s. Betty, afg. Dauaa 29.4.
s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Mersey 18.5.
s.s. Birgitte, ank. Tees 6.5.
s.s. Birte, Pedersen, afg. Paramaibo 16.5. til New Orleans.
s.s. Bogo, Nielsen, afg. Bremen 15.5. til Holbæk.
s.s. Bodil, pass. Ushant 12.5. hjg.
m.s. Boringia, Væring, ank. Hamburg 17.5. hjg.
m.s. Bornholm, Haure-Petersen, afg. Lisbon 8.5.
s.s. Bothal, Hansen, afg. Danzig 11.5. til Lorient.
s.s. Brasilien, ank. Rosario 12.5.
m.s. Bretagne, Hansen, ank. Kbhvn. 27.4.
s.s. Brettland, Hansen, afg. Blyth 15.5. til Kbhvn.
s.s. Britta, pass. Coenhaven 12.5.
s.s. Broholm, afg. Kbhvn. 12.5.
s.s. Brosund, Hansen, ank. Boston 15.5.
s.s. Brynhild, i Ruten vestngelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. C. F. Tietgen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. C. P. A. Koch, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19. 5. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,75
NEWYORK.....	451,75	AMSTERDAM.....	305,00
BERLIN.....	181,40	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,35	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	146,00	PRAG.....	18,85
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,00

m.s. *California*, ank. Rosario 8.5.
 m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Corvo p. R. t. London 17.5. hjg.
 s.s. *Carmen*, afg. Viborg 12.5.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christie 6.5.
 s.s. *Charkow*, ank. Kbhvn. 12.5.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Manila 6.5.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Dakar til Sydney 16.5. udg.
 m.s. *Chr. Holm*, pass. Pilla Point 18.5. p. R. t. Palari.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, ank. Port Alfred 16.5.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Chester 18.5.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Aarhus 16.5.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Castellon de Plana 13.5. til Liverpool.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Rotterdam 16.5.
 s.s. *Cornelia* afg. Antwerpen 25.4.
 s.s. *Cyriel*, Farup, pass. Dardanellerne 13.5.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, pass. Kbhvn. 12.5.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden til Singapore 16.5. udg.
 m.s. *Danmark*, ank. Ellesmeer Port 19.5.
 s.s. *Delaware*, i Dok i Gøteborg 1.5.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Watshet 8.5.
 s.s. *Douro*, i Kbhvn.
 s.s. *Dronning Maud*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Danzig 12.5.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, ank. Valencia 10.5.
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Rouen 6.5.
 s.s. *Egholm* afg. Antwerp 13.5. til Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Aalborg 8.5.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Manchester 15.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Swansea 22.4.
 s.s. *Ella*, i Kbhvn.
 s.s. *Elsborg*, ank. Niece 14.5.
 s.s. *Else*, ank. Bristol 11.5.
 s.s. *Emanuel*, oplagt.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Haifa 7.5.
 m.t. *Emma Mærsk*, ank. Hongkong 26.4.
 s.s. *Energi*, ank. Kbhvn. 17.5.
 s.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Grangemouth 18.5.
 s.s. *Enigheden*, ank. Blyth 17.5.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Aden til Djibouti 18.5. hjg.
 s.s. *Erindring*, ank. Svendborg 15.5.
 s.s. *Erna*, ank. Rouen 10.5.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Dungeness 12.5.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, ank. Bay Roberts 17.5.
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, afg. Klaipeda 15.5.
 s.s. *Estrid*, afg. Konakril 2.5.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Puntarenas 17.3. udg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.
 s.s. *Fanø*, Korff, oplagt.
 m.s. *Fanø*, ank. Riga 27.4.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 14.5.
 s.s. *Flora*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Helsingør 15.5.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Drammen 18.5.
 s.s. *Frigga*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Freya*, afg. Gibraltar 8.5.
 s.s. *Frode*, ank. Galveston 6.5.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. Bamble 5.5.
 s.s. *Gerda Toft*, i Galatz.
 s.s. *Gerda*, ank. Rotterdam 12.5.
 s.s. *Gerd*, rapp. 100 m. fra Lands End 9.5.

m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 1.5.
 s.s. *Gorm* afg. New York 2.5.
 s.s. *Grete* ank. Marseilles 11.5.
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Danzig 11.5.
 s.s. *Gudrun* afg. Dakar 2.5.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Rotterdam 13.4.
 s.s. *Gunhild*, ank. Antwerpen 6.5.
 s.s. *Gunver*, ank. Port Vendres 30.4.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Newport Mon 5.5.
 s.s. *Gyda*, ank. Liverpool 10.5.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Blyth 18.5.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Tyne 16.5. til Kbhvn.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Karrebæksminde 16.5.
 s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 19.5. til Gdynia.
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Skagen 12.5. udg.
 s.s. *Harald*, ank. Aalborg 12.5. udg.
 s.s. *Harriel*, afg. Königsberg 11.5.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Rouen 8.5.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Dunkirk 7.5.
 m.s. *Henning Mærsk* rapp. 3.5. 21 75' N. 05' V.
 m.s. *Herdis*, pass. Ushant 1.5.
 s.s. *Hilde*, ank. Port de Bouc 7.5.
 s.s. *Hindsholm*, afg. Odense 12.5. til Gdynia.
 s.s. *Horsia Koch*, ank. Odense 13.5, afg. til Danzig 16.5.
 s.s. *Hrouar* Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Skagen 6.5.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Kbhvn. 17.5.
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Tanger 14.5.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Rufisque 2.5.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Oporto 4.5.
 s.s. *Inger Toft*, afg. Grangemouth 9.5. til Burntisland.
 s.s. *Inger*, ank. Königsberg 11.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Gdynia 13.5.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, forv. afg. Kbhvn. 23.5. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. New York 2.5.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Gibraltar 5.5.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Cebu til Saigon 18.5. hjg.
 s.s. *Jenny*, ank. Bruunskoog 3.5.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Bordeaux 2.5.
 s.s. *Johanne*, afg. Raumo 12.5.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Gdynia 18.4.
 s.s. *Jolanthe*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Antwerpen 11.5.
 s.s. *Jutta*, pass. Helsingør 12.5.
 m.s. *Jutlandia*, Kolss, afg. Colombo til Penang 15.5. udg.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Danzig 19.5.

K

s.s. *Karen Toft*, afg. Murmansk 17.5. til Caen.
 s.s. *Karla*, afg. Malta 11.5.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Tampico 30.4.
 s.s. *Kentucky*, afg. Swansea 11.5. til Kbhvn.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Paramaribo 20.4.
 s.s. *Kirsten*, pass. Helsingør 5.5.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, pass. Kbhvn. 16.5.
 s.s. *Knud*, ank. Antwerpen 25.4.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Bangkok til Singapore 16.5. hjg.
 s.s. *Laura*, pass. Christobal 9.5.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Kbhvn. 1.2.
 s.s. *Leise Mærsk*, afg. Tripoli 24.1.
 s.s. *Lexu Mærsk*, ank. Kbhvn. 5.5.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Rotterdam 28.4.
 s.s. *Lifland*, Hartman, ank. Montreal 14.5.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Øplø 18.5.
 s.s. *Lilian*, afg. Cartagena 12.5.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Boness 16.5.
 m.s. *Louisiana*, afg. Rosario 12.5.
 m.s. *Lundby*, Lund, ank. Rosario 12.5. for Liverpool.
 s.s. *Lynæs*, pass. Barry 3.5.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, afg. Kbhvn. 25.4.
 s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Maja*, ank. Gravesund 3.5.

m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Osaka til Hongkong 18.5. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Saigon 17.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 15.5. til Marseilles.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie Toft*, afg. Gdynia 19.5. til Danzig.
 s.s. *Marie*, ank. Barcelona 10.5.
 m.l. *Marie Mærsk* rapp. 6.5. 38 45' N. 64 30' V.
 m.s. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Newcastle Tyne 10.5.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Philadelphia 2.5.
 s.s. *Maryland*, ank. Kbhvn. 10.5.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Marseilles 18.5. udg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 17.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Groningen 15.5.
 s.s. *Najaden*, afg. Hangø 12.5.
 s.s. *Nancy*, afg. Korsør 12.5.
 s.s. *Nautic*, afg. Antwerp 12.5.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 15.5.
 s.s. *Nelly*, ank. Beckton 12.5.
 s.s. *Neptun*, pass. St. Thomas 30.4.
 s.s. *Nerma*, afg. London 5.5.
 s.s. *Nevada*, afg. Esbjerg 11.5.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Hamburg 3.5.
 s.s. *Nidaros*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Hongkong 29.4.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, pass. Øland 12.5.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Baltimore 24.3.
 m.s. *Nordbo*, afg. Albany 29.5. til Vancouver.
 s.s. *Nordborg*, ank. Kbhvn. 19.5.
 s.s. *Norden*, ank. Quebec 5.5.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Seichin 23.4. til Los Angeles.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Lisbon 2.5.
 m.s. *Nordhval*, pass. Panama 29.4.
 m.s. *Nordkap*, afg. Santos 24.4.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmotuh Red 5.4.
 m.s. *Nordpol*, afg. Buenaventura 1.5. til Anico.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Gibraltar 9.5.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Marseilles 17.5.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø- Ruten.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, ank. Marseilles 4.5.
 s.s. *Oluf Mærsk*, pass. Zeebrügge 5.5.
 m.s. *Olympia*, Røder, forv. ank. Genua 20.5.
 m.s. *Oregon*, afg. Buenos Aires 13.5. til Kbhvn.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Hull 14.5.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Cristobal til San Francisco 14.5. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 16.5.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harvich Ruten
 s.s. *Paula*, ank. Valparaiso 4.5.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Sunda Strædet p. R. l. Dakar 2.5. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk*, pass. Panama 4.5.
 s.s. *Poul Møller*, From, afg. Thisted 19.5.
 s.s. *Primula*, i Esbjerg.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, pass. Skagen 15.5.

R

s.s. *Randi*, afg. L'Estaque 11.5.
 s.s. *Reval*, ank. Boness 19.5.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odsen-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Riga*, afg. Grangemouth 19.5. til Sunderland.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Goole 6.5.
 s.s. *Rita*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Gdynia 14.5.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, afg. Aalesund 13.5. til Trondheim.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Aden 18.4.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Kaolakh 16.5.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Methil 15.5. til Aalborg.
 s.s. *Scandia*, forv. ank. Bottom Rouge 26.5.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 16.5.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Middelfart 15.5.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

m.s. *Selandia*, Andersen, afg. Shimonoseki til Cebu 19.5.
 m.s. *Siam*, Nielsen, ank. Sydney 17.5. udg.
 s.s. *Signe*, pass. Hammerhus 2.5.
 s.s. *Sigrun*, i Ruten Antwerpen-danske Havne.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Pasages 18.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kotka 13.5.
 s.s. *Skjold* i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Aalborg 16.5.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. New York 5.5.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Montreal 14.5.
 s.s. *Stadion III*, afg. Stettin 15.5.
 s.s. *Stal*, Larsen, afg. Huelva 17.5. til Ghent.
 s.s. *Stella*, ank. New York 5.5.
 m.s. *Stensby*, Eggers, pass. 38° 20' W — 43° 30' N. 12.5. p. R. l. Stettin.
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Colon 18.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Castellon 15.5.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svanhild*, afg. Gdynia 14.5.
 s.s. *Svava*, i Randers.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Hamburg 7.5.
 s.s. *Søborg*, ank. Huelva 2.5.
 s.s. *Sonderjylland*, Kbhvn.-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Santos 20.5.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, forv. ank. Fremantle 18.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Gdynia 18.5.
 s.s. *Tekla*, pass. Southend 10.5.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Holbæk 17.5. til Gdynia.
 s.s. *Tennessee*, forv. afg. New York 16.5.
 s.s. *Thyra*, afg. Frederikshavn 12.5.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tamsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tonking*, Wolff-Jørgensen, pass. Mona Passage p. R. l. Rotterdam 10.5. hjg.
 s.s. *Tove*, pass. Hammerhus 5.5.
 s.s. *Tovelil*, Bang, afg. Murmansk 18.5.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Kbhvn. 19.5. til Gdynia.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, ank. Antwerpen 9.5.
 m.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Santos 15.5. til Montevideo og Buenos Aires.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, ank. Santos 9.5.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Falmouth (Jamaica) 7.5.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Helsingør 17.5.
 s.s. *Vibeke*, ank. London 6.5.
 s.s. *Viborg*, afg. Casablanca 15.5.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, ank. Kbhvn. 17.5.
 s.s. *Viola*, afg. Alexandria 2.5.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Virginia*, afg. Tyne 3.5.
 s.s. *Vistula*, i Dok i Helsingør fra 4.5.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Blyth 17.5.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, afg. Hamburg 12.5. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Huelva 14.5.

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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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.

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38**ALFRED CHRISTENSEN**

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dækklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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. %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**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 20. Maj 1936.

Nr. 20.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelt 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:

Kort Nr. 319. *Lille-Bælt, sydlige Del.* Maalestok 1 : 70 000. Kortet indeholder følgende Specialkort: *Faaborg* i Maalestok 1 : 6 000, *Sønderborg* og *Aabenraa* i Maalestok 1 : 10 000 og Indløbet til *Aabenraa* i Maalestok 1 : 30 000. Pris Kr. 4,00.

Kort Nr. 323. *Guldborg Sund, nordlige Del.* Maalestok 1 : 30 000. Kortet indeholder Specialkort over *Nykøbing F.* i Maalestok 1 : 7 500. Pris Kr. 3,00.

Annülleret er: Kort Nr. 282. *Lille-Bælt, sydlige Del 1917* og Kort Nr. 232. *Guldborg Sund, nordlige Del 1909.*

I. Østersøen.

1381. (T). *Sverige S.-Kyst. Trällebog. Lystønder inddrages midlertidig.*

(U. f. s. Nr. 20/1466. Stockholm 1936.)

I Løbet af Juni og Juli d. A. inddrages de 3 Lystønder *Trälleborgs rännas lysboj* Nr. 1, 3 og 4 een ad Gangen for Eftersyn. Nærmere Meddelelse udsendes ikke. c. 55° 21',₅ N. 13° 09',₂ E.

1382. *Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*

(U. f. s. Nr. 20/1465. Stockholm 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Hoborgs rev* paa c. 56° 51' N. 18° 07' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 9/531 1936.)

1383. *Sverige. Gotska Sandön N. Kopparstenarne Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*

(U. f. s. Nr. 20/1464. Stockholm 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Kopparstenarne* paa c. 58° 35' N. 19° 09' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 8/452 1936.)

1384. *Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamn Anduvning. Revengegrundet Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.*

(U. f. s. Nr. 20/1462. Stockholm 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Revengegrundet* paa c. 59° 15' N. 19° 01' E. viser atter normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 17/1135 1936.)

1385. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm—Lindarängen. Luftfyrtændt.
(U. f. s. Nr. 20/1558. Stockholm 1936.)
Paa Søflyvepladsen *Stockholm—Lindarängen* er paa c. $59^{\circ} 20',_{44}$ N. $18^{\circ} 08',_{00}$ E. tændt et Luftfyrt, der i Tiden fra 15. Maj til 1. Juli holdes tændt fra Solnedgang til Kl. 2300. Fyret viser hvidt Gruppeblink, To- eller Tre-Blink mellem Pejlingerne 55° og 70° samt mellem 235° og 250° . Iøvrigt viser Fyret hvidt Et-Blink. Flammens Højde: c. 21 m.
1386. Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär. Lystønde genudlagt og midlertidig slukket.
(U. f. s. Nr. 20/1461. Stockholm 1936.)
Lystønden *Skutskärs inlopp* paa c. $60^{\circ} 39'$ N. $17^{\circ} 24'$ E., som er genudlagt, er for Tiden slukket, men vil snarest atter blive tændt.
(E. f. S. Nr. 5/272 1936.)
1387. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/1460. Stockholm 1936.)
Lystønderne *Batteriudden* paa c. $61^{\circ} 40'$ N. $17^{\circ} 16'$ E. og *Hansåkersgrundet* paa c. $61^{\circ} 42'$ N. $17^{\circ} 14'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 52/3016 1935.)
1388. Sverige. Bottniske Bugt. Pentlandskär. Fyrt atter tændt.
(U. f. s. Nr. 20/1458. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyrt er atter tændt:
Penlandskär, södra, östra og *västra*. c. $63^{\circ} 39'$ N. $20^{\circ} 24'$ E.
(E. f. S. Nr. 7/392 1936.)
1389. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrt atter tændt.
(U. f. s. Nr. 20/1457. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyrt er atter tændt:
Jägarören paa c. $63^{\circ} 41'$ N. $20^{\circ} 56'$ E., *Stora Fjäderugg* paa c. $63^{\circ} 48'$ N. $21^{\circ} 00'$ E. og *Bäuröklubb* paa c. $64^{\circ} 29'$ N. $21^{\circ} 35'$ E.
(E. f. S. Nr. 5/273 og 7/390 1936.)
1390. Sverige. Bottniske Bugt. Fyrt atter tændt.
(U. f. s. Nr. 20/1456. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyrt er atter tændt:
Bergudden c. $63^{\circ} 47'$ N. $20^{\circ} 50'$ E., *Byviken, Ratan, norra* og *södra, Gåsörens elektriska högspänningsledning, västra* og *östra*.
(E. f. S. Nr. 5/273 1936.)
1391. Finland. Bottniske Bugt. Fyrt atter tændt.
(Telegram fra Lødskontoret i Oulu.)
Nedennævnte Fyrt er atter tændt:
Marjaniemi c. $65^{\circ} 02'$ N. $24^{\circ} 34'$ E., *Ulkokalla* c. $64^{\circ} 20'$ N. $23^{\circ} 27'$ E. og *Tankar* c. $63^{\circ} 57'$ N. $22^{\circ} 51'$ E.
(E. f. S. Nr. 53/3056 1935, 1/7 og 6/316 1936.)
1392. Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto—Oulu. Dybde i Løb forandret.
(U. f. s. Nr. 13/569. Helsingfors 1936.)
Det 5,5 m dybe Løb fra Søen W. om *Marjaniemi* Fyrt til 7 m-Løbet til *Oulu* kan for Tiden ved Middelvandstand kun befares af Skibe med højst 4,0 m Dybgaende. *Marjaniemi* Fyrt c. $65^{\circ} 02'$ N. $24^{\circ} 34'$ E.
1393. Finland. Bottniske Bugt. Hällgrund Fyrt atter tændt.
(U. f. s. Nr. 13/570. Helsingfors 1936.)
Hällgrund Fyrt paa c. $63^{\circ} 39'$ N. $22^{\circ} 25'$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 3/155 1936.)
1394. Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lødskontoret i Vasa.)
Fyrskibet *Storkallegrund* er genudlagt paa Station paa c. $62^{\circ} 40'$ N. $20^{\circ} 39'$ E.
(E. f. S. Nr. 1/11 1936.)

1395. Letland. Indløbet til Riga Bugt. Ovisi Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaage-signal oprettet.

(N. t. M. Nr. 3/12 og 13. Riga 1936.)

Ombord i *Ovisi* Fyrskib paa c. $57^{\circ} 38',_{16}$ N. $21^{\circ} 36',_{2}$ E. er oprettet et Radiofyr (A.) og et Undervandstaagesignal (B.), som følger:

A. Bølgelængde: $309,5$ kc/s (969 m). Type: A 2. Rækkevidde: 50 Sm. Signalet er, som følger:

1. Bogstaverne OW 2 Gange	15,0 s.
2. Pause	1,2 s.
3. 15 Prikker med Mellemrum af $1,1$ s.	18,4 s.
4. Pause	0,4 s.
5. En lang Streg	7,0 s.
6. Pause	1,0 s.
7. Bogstaverne OW 1 Gang	7,0 s.
8. Pause	10,0 s.
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal 1—7	50 s.
	1 m. 50 s.
Pause	4 m. 10 s.
Totale Periode	6 m.

Signalet afgives under Taage hver 6^m , begyndende 2^m efter helt Klokkeslet.

B. Med Membran afgives Bogstaverne OW hver 1^m , som følger: Tone $2,4$ s., Pause $0,8$ s., Tone $2,4$ s., Pause $0,8$ s., Tone $2,4$ s., Pause $3,0$ s., Tone $0,8$ s., Pause $0,8$ s., Tone $2,4$ s., Pause $0,8$ s., Tone $2,4$ s., Pause $41,0$ s.

Undervandstaagesignalet begynder i samme Øjeblik som Radiosignalet OWOW ophører og kan saaledes benyttes til Afstandsbestemmelse fra Fyrskibet.

(Kort Nr. 268.)

(Se Tillæg.)

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

1396. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Skydeøvelser. Advarsel.

Fra *Mosede Batteri* vil der fra den 8.—30. Juni d. A., begge Dage inklusive, om Dagen blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning ESE. Skudafstand indtil c. 3 Sm. Sikkerhedshøjde c. 4000 m.

Naar Skydning finder Sted vises fra Batteriet:

International Talstander „7“.

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

Luftfartøjer advares imod i det nævnte Tidsrum i Nærheden af den anførte Skudretning at komme under den vedføjede Sikkerhedshøjde.

1397. Sverige. Sundet. Vens NW.-Rev. Lys- og Fløjtetønde flyttet.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Lys- og Fløjtetønden *Vens nordvästra rev* paa c. $55^{\circ} 55',_{1}$ N. $12^{\circ} 39',_{5}$ E. er flyttet til $55^{\circ} 55',_{40}$ N. $12^{\circ} 39',_{55}$ E.

(E. f. S. Nr. 11/716 1936. Kort Nr. 312, 210, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 259.)

1398. (T). Sverige. Sundet. Rönneberga Luftfyr forandret og tændt.

(U. f. s. Nr. 19/1390. Stockholm 1936.)

Rönneberga Luftfyr paa $55^{\circ} 54' 24''$ N. $12^{\circ} 55' 48''$ E. holdes tændt i Tiden fra 1. Maj—3. Oktober 1936 fra Kl. 2030 til Daggry. Samtidig er Fyret forandret og viser nu afvekslende hvidt og rødt Gruppeblink, To- eller Tre-Blink mellem Pejlingerne $157^{\circ},_{5}$ og $172^{\circ},_{5}$ samt mellem $337^{\circ},_{5}$ og $352^{\circ},_{5}$, henholdsvis i Retning af *Malmö* Flyveplads og Luftfyret *Varan*. Iøvrigt viser Fyret afvekslende hvidt og rødt Et-Blink. Flammens Højde: c. 130 m. Fyret er synligt fra Søen.

(E. f. S. Nr. 19/1048 1934. Kort Nr. 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 256.)

1399. **Sverige. Sundet. Malmö. Luftfyrr forandret.**
(U. f. s. Nr. 20/1561. Stockholm 1936.)
Malmö Luftfyrr paa c. $55^{\circ} 36',_6$ N. $13^{\circ} 04',_4$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s.
(Kort Nr. 210, 278 og 280.)
1400. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Anduvning. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**
En Paket, der stikker c. 1,7 m, rapporterer at have tøret en Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 07\frac{1}{2}'$ N. $12^{\circ} 15\frac{1}{2}'$ E. c. 500 m NE. t. E. for den røde Spidstønde ved Indsejlingen til *Bøgestrømmen*. Stedet er forgæves afsøgt.
1401. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 13. Maj d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,2 m i E.-Siden af Renden, 5,7 m i Midten af Renden og 3,1 m i W.-Siden af Renden.
c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 16/1118 1936.)
1402. (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 *Knasteygrund* samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langetangflak* og *Bjørnø N.*
1403. **Danmark. Lille-Bælt. Sejlløbet mellem Illumø og Helnæs. Afmærkning.**
En hvid Stage med 1 nedadvendt Kost, *Helnæs*, er udlagt i 3,4 m Vand paa $55^{\circ} 07'$ ($57''$) N. $10^{\circ} 03'$ ($11''$) E.
(Kort Nr. 318, 241 og 279. Danske Lods, Side 373. Søm.-Fort., Side 53, Nr. 30 a.)
1404. (T). **Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark NE. Lystønde midlertidig inddraget.**
Lystønden *Mommark NE.* paa c. $54^{\circ} 56'$ N. $10^{\circ} 03'$ E. er midlertidig inddraget for aarligt Eftersyn.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1405. (T). **Sverige. Kattegat. Luftfyrr forandret og tændt.**
(U. f. s. Nr. 19/1390. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Luftfyrr holdes tændt i Tiden fra 1. Maj—3. Oktober 1936 fra Kl. 2030 til Daggrø:
1. *Varan* paa $56^{\circ} 25' 42''$ N. $12^{\circ} 40' 54''$ E. Fyret er forandret og viser nu afvekslende hvidt og rødt Gruppeblink, To- eller Tre-Blink mellem $168^{\circ},_5$ og $183^{\circ},_5$ samt mellem $348^{\circ},_5$ og $3^{\circ},_5$ henholdsvis i Retning af Luftfyrene *Rönneberga* og *Haverdal*. Iøvrigt viser Fyret afvekslende hvidt og rødt Et-Blink. Flammens Højde: c. 100 m.
2. *Haverdal* paa $56^{\circ} 43' 27''$ N. $12^{\circ} 39' 00''$ E. Fyret er forandret og viser nu afvekslende hvidt og grønt Et-Blink hver 3^s. hele Horisonten rundt. Flammens Højde: c. 65 m.
3. *Stafsinge* paa $56^{\circ} 55' 12''$ N. $12^{\circ} 29' 19''$ E.
4. *Blåshammar* paa $57^{\circ} 10' 06''$ N. $12^{\circ} 16' 00''$ E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 10^s. hele Horisonten rundt og desuden mellem Pejlingerne 150° og 170° samt mellem 330° og 350° henholdsvis i Retning af Luftfyrene *Stafsinge* og *Hylteråsen* ved Midten af Tidsperioden en Gruppe paa 3 grønne Blink med 1^s. Mellemrum. Flammens Højde: c. 100 m.
5. *Hylteråsen* paa $57^{\circ} 27' 25''$ N. $12^{\circ} 00' 48''$ E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 10^s. hele Horisonten rundt og desuden mellem Pejlingerne 150° og 170° samt mellem 330° og 350° henholdsvis i Retning af *Blåshammar* Luftfyrr og Flyvepladsen ved *Göteborg* ved Midten af Tidsperioden en Gruppe paa 3 røde Blink med 1^s. Mellemrum. Flammens Højde: c. 100 m.
Ovennævnte Fyrr er alle synlige fra Søen.
(E. f. S. Nr. 20/918 1932 og 20/1239 1933. Kort Nr. 247, 246, 211, 278 og 280.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1406. (T). Nordsøen. NW., NE. og E. for Doggerbank. Lystønder midlertidig udlagt. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 19/1867. Berlin 1936.)

Paa hver af nedennævnte Steder er der indtil 28. Maj 1936 udlagt en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

a. c. $56^{\circ} 20' N.$ $0^{\circ} 38' E.$ c. c. $55^{\circ} 30' N.$ $4^{\circ} 00' E.$
 b. c. $56^{\circ} 20' N.$ $4^{\circ} 30' E.$ d. c. $54^{\circ} 50' N.$ $6^{\circ} 15' E.$

Lystønderne har ingen Betydning for Skibsfarten. Det er forbudt at ankre eller fiske inden for en Afstand af 300 m fra dem, og de skal passeres i mindst 300 m Afstand. Lystønderne inddrages uden nærmere Meddelelse.

(E. f. S. Nr. 19/1380 1936.)

1407. (T). Tyskland. Elben. Fyrskibene Elbe 2 og Elbe 3 ombyttet.

(N. f. S. Nr. 20/1993. Berlin 1936.)

1. Hovedfyrskibet *Elbe 3 Senator Brockes* paa c. $53^{\circ} 57',9 N.$ $8^{\circ} 30',5 E.$ er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Bürgermeister Bartels*.2. Hovedfyrskibet *Elbe 2 Bürgermeister Bartels* paa c. $53^{\circ} 59',6 N.$ $8^{\circ} 24',9 E.$ er midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Bürgermeister Abendroth*.

Fyrkarakterer og Taagesignaler er for begge Stationer uforandrede.

1408. (P). Holland. Terschellingerbank Fyrskib ombyttes.

(B. a. Z. Nr. 109/1205. 's-Gravenhage 1936.)

Den 24. Juni d. A. ombyttes *Terschellingerbank* Fyrskib paa c. $53^{\circ} 27' N.$ $4^{\circ} 48' E.$ for et Tidsrum af 4 Uger med et Reservefyrskib, der fører en sort Kugle paa Toppen. Fyrskibet har intet Radiofyr. Det viser den normale Fyrkarakter. Synsvidde: $11,2 m.$ Lufttaagesignalet afgives med Sirene, 3 Stød hver 30^s , Stød 2^s , Pause 3^s , Stød 2^s , Pause $10^s,5$, Stød 2^s , Pause $10^s,5$.Undervandstaagesignalet afgives med Klokke, 3 Slag hver 12^s , Slag, Pause 2^s , Slag, Pause 5^s , Slag, Pause 5^s .

1409. England. Lowestoft Anduvning. Grund.

(N. t. M. Nr. 889. London 1936.)

En Grund med $7,3 m$ Vand ligger paa c. $52^{\circ} 29' N.$ $1^{\circ} 47' E.$ $1,5 Sm$ 65° fra *St. John's Kirke* i *Lowestoft*.

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

1410. Frankrig. Plateau des Minquiers. Klokketønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 901. London 1936.)

En Klokketønde er udlagt paa $49^{\circ} 00' 46'' N.$ $2^{\circ} 05' 42'' W.$ c. $0,1 Sm$ 43° fra *Demies*.

1411. Frankrig. Paimpol Bugt. Sømærke forsvundet.

(A. a. N. Nr. 19/1158. Paris 1936.)

Sømærket *Garrec-an-Istres (Roche Mitreuse)* paa c. $48^{\circ} 48',1 N.$ $2^{\circ} 59',0 W.$ er forsvundet.

1412. Frankrig. Ile de Sein. Radiofyr forandret og i Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 20/1236. Paris 1936.)

Ile de Sein Radiofyr paa $48^{\circ} 02' (39'') N.$ $4^{\circ} 52' (04'') W.$ er atter i Virksomhed og forandret, som følger:Bølgelængde $315,5 kc/s$ ($951 m$) A 2 (mod. 950). Rækkevidde: $100 Sm$. Klartvejsudsendelser: 4 Udsendelser pr. Time ved det 16^m , 22^m , 46^m og 52^m .

(E. f. S. Nr. 17/1176 1936.)

1413. (T). England. Portland Havn Anduvning. Undervandshindringer udlægges.
(N. t. M. Nr. 899. London 1936.)
Den 28. Maj 1936 udlægges midlertidigt Undervandshindringer paa et Omraade med et Punkt paa c. 50° 34' N. 2° 24' W. 0,5 Sm 76° fra „D“-Hovedet af *Portland* ydre Bølgebryder som Centrum og en Radius paa 275 m. Skibsfarten maa holde klar af dette Omraade.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1414. Frankrig. Tourelle Menhir Fyr forandret og tændt.
(A. a. N. Nr. 19/1159. Paris 1936.)
Tourelle Menhir Fyr paa c. 47° 47',7 N. 4° 24',0 W. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s, Lys 4^s,5, Mørke 1^s,5, Lys 1^s,5, Mørke 1^s,5, Lys 1^s,5, Mørke 1^s,5. Synsvidde: 13 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys.
(E. f. S. Nr. 46/2691 1935 og 15/1041 1936.)
1415. Frankrig. La Rochelle—Pallice Red. Afmærkning forandret.
(A. a. N. Nr. 19/1161. Paris 1936.)
Den sorte Lystønde paa c. 46° 09',8 N. 1° 14',5 W. er flyttet c. 120 m Syd i til c. 46° 09',9 N. 1° 14',5 W. Lystønden viser rødt, fast Lys; men Karakteren vil i den nærmeste Tid blive forandret til rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s, Blink 1^s,5, Mørke 1^s,5, Blink 1^s,5, Mørke 4^s,5.

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

1416. (T). Equador. La Plata Island. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 888. London 1936.)
La Plata Island Fyr paa c. 1° 16' S. 81° 05' W. er midlertidig slukket.
(E. f. S. Nr. 16/1097 1936.)
1417. Colombia. Buenaventura Havn. Punta Soldado. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 869. London 1936.)
Punta Soldado Fyr ligger paa c. 3° 49' N. 77° 11' W. 0,08 Sm 190° fra dets tidligere Plads i Kortet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1418. Spanien. Entinas Point S. Grund.
(N. t. M. Nr. 841. London 1936.)
En Grund med 8,7 m Vand ligger paa c. 36° 40' N. 2° 46' W. 3,3 Sm 251° fra *Sabinal Point* Fyr.
(E. f. S. Nr. 8/498 1936.)
1419. Rusland. Sorte Hav. Tendra Point. Oplysning om Fyrs Plads.
(N. t. M. Nr. 908. London 1936.)
c. 46° 22' N. 31° 32' E. c. 6,4 Sm 344° fra den tidligere i Kortet angivne Plads og 2,65 Sm 16° fra det hvide Blinkfyrt paa W.-Siden af *Tendra Halvø*.
(E. f. S. Nr. 11/673 1935.)

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

1420. (T). Røde Hav. Masamarhu Island. Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 857. London 1936.)
Masamarhu Island Fyr paa c. 18° 50' N. 38° 46' E. er midlertidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s.
(E. f. S. Nr. 18/1282 1936.)
1421. Comorerne. Saziley South Passage. Mindre Dybde.
(N. t. M. Nr. 834. London 1936.)
En Dybde af 5,9 m findes paa c. 13° 00' S. 45° 16' E. i Ledelinien gennem *Saziley South Passage*.
1422. Bengalske Bugt. Mergui Øhav. Cone Island SW. Undervandsskær eksisterer ikke.
(N. t. M. Nr. 885. London 1936.)
Undervandsskæret med under 1,8 m Vand, der i Kortet er afsat paa 11° 22' 00" N. 98° 04' 30" E., eksisterer ikke.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1423. Kina S.-Kyst. E.-lige Indløb til Hai-nan Strait South Channell. Mofu Point N. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 84. Shanghai 1936.)
En Undervandshindring med 4,5 m Vand over rapporteres at ligge paa c. 20° 04' N. 110° 55' E.
1424. Kina. Yang-Tze Munding. Lystønder flyttet.
(N. t. M. Nr. 85. Shanghai 1936.)
1. Lystønden *Bridge* i *Pao-shan Reach* er flyttet til c. 31° 29' N. 121° 26' E. 1,46 Sm 53° fra *Bridge* Baake.
2. Lystønden *Actæon* i *Confucius Channel* er flyttet til c. 31° 40' N. 121° 13' E. 2,46 Sm 350¼° fra *Confucius* Baake.
1425. Kina. Yang-Tze Munding. Pitman-King Fyrskib flyttet.
(N. t. M. Nr. 86. Shanghai 1936.)
Fyrskibet *Pitman-King* er flyttet til c. 32° 00' N. 120° 42' E. 3,1 Sm 238° fra *Tung-chow* Toldbod (Klokketaarn) Triangulationsmærke. Det afmærker stadig N.-Siden af Grunden udfor *Liu-hai-ska*.
1426. Japan. Kyushu E.-Kyst. Todo Shima. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 864. London 1936.)
Paa c. 32° 59' N. 131° 55' E. 0,14 Sm 121° fra Observationsstedet paa *Onyu Shima* er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 12 Sm. Graat trekantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
1427. Stillehavet. Ny Irland. Lyra Reef N. Braad.
(N. t. M. Nr. 859. London 1936.)
N. for *Lyra Reef* er der rapporteret Braad paa c. 1° 40' S. 153° 20' E.

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:
T	Supplement No. 2 to Norway Pilot, Part I.
T	Supplement No. 5 to Newfoundland and Labrador Pilot.
R 671	Plans on the east coast of Africa.
R 636	Africa. Cape of Good Hope and False bay.
R 1781	Borneo. Dent haven and Tawau.
R 3642	Plans on west coast of Korea.
T	Supplement No. 5 to Mediterranean Pilot, Vol. III.
R	New Edition of West Coasts of Central America and United States Pilot.

Tillæg.

I. Østersøen.

- 1428. Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Aulu.)
Fyrskibet *Nahkiainen* paa c. 64° 36' N. 23° 51' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 50/2877 1935.)
- 1429. (T). Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib midlertidig ombyttet.**
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Fyrskibet *Helsinki* paa c. 59° 56' N. 24° 56' E. er for Tiden inddraget og erstattet med Inspektionsskibet „*Kompassi*“.
- 1430. Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 4/17. Tallinn 1936.)
Fyrskibet *Tallinn* paa c. 59° 43',₃ N. 24° 43',₅ E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.
(E. f. S. Nr. 17/1153 1936.)
- 1431. (T). Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 4/21. Tallinn 1936.)
Den 1. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Hiiumadal* paa c. 59° 05',₅ N. 22° 12',₂ E. uden nærmere Meddelelse for et Tidsrum af c. en Uge med Fyrskibet „*Reserv*“, der viser samme Fyrkarakter og afgiver Lufttaagesignal med Sirene, Et-Stød hver 30^s, Stød 5^s, Pause 25^s.

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

- 1432. (T). Danmark. Sundet. København. Lynette Løb spærres midlertidig.**
Lynette Løb vil paa Grund af Gravearbejde blive spærret for al Sejlads i Tiden fra den 22. Maj til den 29. Maj d. A., begge Dage inklusive.
Lynetten Vinkelfyr: c. 55° 42' N. 12° 37' E.

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

3 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



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*

Owners' &

Captains' **C**ode

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

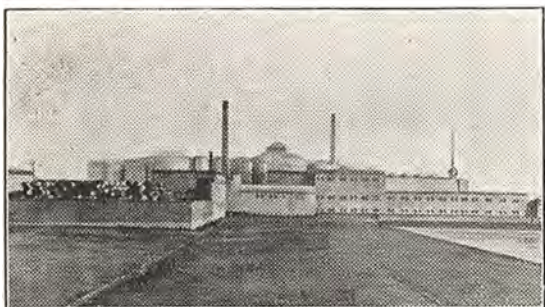
Published by

Nautical Publishing Co.

13, Amaliegade, Copenhagen.

VERITAS OIL

**BRÆNDSELS- OG SMØREOLIER
TIL DIESELMOTORER**



Bunkerstationer :

København
Esbjerg
Aarhus

Sønderborg
Gøteborg
Stockholm
Vliessingen

Rotterdam
Antwerpen
Hamborg

Bunkring Dag og Nat

Verdens første, største og hurtigste Dieselmotorskibe anvender

VERITAS DIESEL MOTOR OIL

Smøreoliedepoter i alle Verdens vigtigste Havne



Fabrikation af alle Specialolier og Konsistensfedt,
Dieselmotorolier, Turbineolier m. fl.

ALFRED OLSEN & CO. A/s
KØBENHAVN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 22

TORS DAG 28. MAJ 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

ØJEBLIKKET

Overalt sporer man Uro i denne Tid. Østrig er som en Heksekedel, hvor tre-fire forskellige diamentrale modsatte politiske Anskuelser søger at bane sig Vej frem. Hvordan Fremtiden vil forme sig for det hjemsogte Land, er vanskeligt at spaa, men Muligheden for, at det bliver det Centrum, hvorfra Urolighederne for Alvor vil udgaa, bliver mere og mere sandsynligt. Ved Siden af ligger Ungarn forladt af næsten alle, ene henvist til at søge Hjælp hos det ligesaa isolerede Tyskland. Her kan opstaa en farlig Konstellation. Spørgsmaalet til Italien vil før eller siden ogsaa blive brændende.

I Belgien — dette ellers rolige og besindige Land — har de sidste Valg vist, at det gamle katolske Parti, der i over 100 Aar har været den dominerende Faktor, nu er svundet ind, saa det ikke engang længere er det største Parti. Socialdemokraterne er flere, selv om ogsaa de er gaaet tilbage. Det er de yderliggaaende, der vinder frem her, Kommunisterne og det helt nye fascistiskorienterede Rex-Parti.

Ved Siden af Østrig er der det andet Farecentrum, der hedder Palæstina. Kampen vil før eller senere blusse op her mellem Araberne og Europæerne, nærmere betegnet Englænderne, og i Baggrunden lurer Muhamedanernes hellige Krig — og England, der lige har sendt en ny Vicekonge, Lord Linlithgow, til Indien, vil derovre faa nye store Vanskeligheder at kæmpe med. Situationen er fuld af truende Momenter, det er, som venter alle paa et Uvejr, der skulde bryde løs. Blot dette Uvejr saa ikke bliver saa rasende, at det river alt med sig.

FOLKEFORBUNDET OG NORDEN

De nordiske Interparlamentarikeres Møde i København viste, at der — til Trods for forskellige Opfattelser i mindre afgørende Spørgsmaal — udadtil stadig er almindelig Enighed mellem de nordiske Folk.

Dr. Munch er jo en af Folkeforbundets ivrigste Forsvarere, hvad man ogsaa ser af hans Slutbemærkninger om denne Institution: »Saa længe der er blot nogen Mulighed for at skabe en Retsorden i Tilknytning til Forbundet, maa vi virke derfor. Glipper Forsøget, maa det genoptages, hvis en rolig Udvikling for Menneskeheden skal naas.

Den store Betingelse herfor er et Sindelagsskifte som det, der gennem godt 100 Aars Udvikling har skabt Sikkerhed for, at enhver Tvist mellem Nordens Folk kun kan søges afgjort ad Rettens Vej.«

Her er vi netop ved Kernepunktet. Uden paa nogen Maade at være farisæiske har vi Lov at sige, at de nordiske Folk har vist Vejen. Hvis der skal komme en Fremtid for Europas Folk, maa de samlet betræde denne Vej. Det er den Lære, der kan udrages af de nordiske Interparlamentarikeres Enighed.

ISOLATIONENS SPØGELSE

Det nytter ikke at nægte det: Overall finder man mere eller mindre direkte Angreb paa Samarbejdet mellem Landene, økonomisk som politisk. Selvforsyningens uhyggelige Spørgelse bliver ved at true. Og bag det dukker Isolationen, dette kolde, isnende Begreb, op. Isolation — splendid Isolation har vi engang hørt udtalt. Men Isolation kan kun være af det onde. Det kan aldrig føre noget godt med sig.

Der tales fra mange Sider, ogsaa fra de nordiske Lande, om manglende Initiativ. Det er nødvendigt, at en af Stormagterne effektivt og aktivt lægger et Lod i Vægtskaalen for den sunde Kooperations Aand, som de nordiske Stater gør sig til Talsmand for. Et af de store Lande i Europa formaaede med Held at gøre den nødvendige Gestus, der nok skulde rive de andre med til et frugtbringende Samarbejde.

For bag den indre Uenighed i Europa truer den store farvede Fare, som en skønne Dag kan gøre det af med ikke blot Europas Overherredømme men med dets Bestaaen som et af Kulturens Centr. Vi vil da — de faa, der lever saa længe — komme til at opleve en tragisk Isolation, Ødelæggelsens Isolation.

SPANIENS REDERE OG BOLCHEVIKERNE

Spanien er godt paa Vej til at blive Sovjetrepublik. Det gærer og syder overalt, og mange af de Meriter, der gik forud for Bolchevikernes Overtagelse af Magten i Rusland gentager sig nu i Spanien. Man er allerede nu Vidne til et forfærdende Proletariatets Diktatur, den værste Bærne maser sig frem, og de radikale og socialdemokratiske Partier skydes allerede til Side af de mest yderliggaaende Kommunist og fuldkomne Banditer. Spanien er inde i en tragisk Opløsningstilstand, og naturligvis gør det sig ogsaa gældende indenfor Skibsfarten.

Allerede i længere Tid har der været en Konflikt mellem den spanske Regering og de spanske Skibsredere, en Konflikt, som antagelig vil resultere i en Oplægning af samtlige spanske Handelsskibe. Der foreligger kun spredte Oplysninger, men det er dog tilstrækkeligt til at dømme om Situationen.

Kravene fra Søfolkens Side gaar ud paa at alle Hyrer fordobles, ligesom der skal indføres nye forhøjede Sats for Overtid. Mandskabet skal have samme Kost som Officererne. Søfolkens Beboelses-Bekvemmeligheder skal være lige saa gode som Officerernes. I saa Fald maatte alle Skibe underkastes en Ombygning, hvorved de vilde tabe i Lasteevne. Rederne skal betale Hyre og sørge for Kosten, hvis Skibet bliver udsat for Strejke og Lockout, selv om Folkene afmønstres. Besætningerne skal øges, og hver Mand skal have en Maanedes aarlig Ferie med fuld Hyre. Det er indlysende, at Flaaden ikke kan fortsætte at sejle paa en saadan Basis. Kysttrafikken er allerede indstillet og de spanske Redere søger nu at annullere de Certepartier, som de har sluttet, for hurtigst muligt at lægge Skibene op.

Det vil faa Betydning for andre Landes Redere, men unægtelig er hele Udviklingen en uhyggelig Foreteelse i sig selv. Man maa alvorligt haabe, at det kun er en Overgang, og at Spanien paany kan vende tilbage til ordnede Forhold. Men Eksemplet fra Rusland er der.

FRUGTTRANSPORT TIL SØS

Et ganske interessant Foredrag har den svenske Ingeniør, V. Schreil, gjort Rede for den nye men stadig voksende Foreteelse indenfor Skibsfarten, der hedder Frugttransporterne. Der er ingen Tvivl om, at vi her staar overfor en Udvikling af maaske uanede Dimensioner.

Den moderne Bananbaadsflaade tilhører Rederne, som ikke selv er interesseret i Salg og Distribuering af Bananer. Omkring Aarsskiftet bestod denne Flaade

af følgende Antal Baade: 24 franske, 12 danske, 8 norske, 6 tyske og 3 italienske. Alle de franske Skibe beskæftiges med Transporter fra Kolonierne, de danske er time-chartrede enten til franske Befragtere eller laster i Chile og Kalifornien. De tyske Skibe transporterer Frugt mellem Kamerum og Hamburg og de norske er befragtede for italiensk, amerikansk eller fransk Regning.

Frugts Betydning for Folkesundheden er efterhaanden gaaet op for alle, og det skal nok give Udvikling paa dette Omraade. For kortere Afstande anvendes relativt hurtiggaende Skibe uden Kølerum men med rigeligt ventileret Lastrum. Den store Mængde Frugt, som transporteres over Verdenshavene, maa imidlertid beskyttes mere effektivt end gennem Ventilation og god Stuvning. Dette sker ved at transportere Frugten i solerede Rum, som holdes kølige ved Hjælp af iskold Luft, som cirkulerer i Lastrummene.

De første Æbletransporter fandt Sted i Kølerum, der tidligere havde været anvendt til Kødtransport og derfor var udrustet med de sædvanlige Køleslanger i Lastrummene uden særlige Anordninger for Luftcirkulation eller for Luftens Fornyelse under Rejsen. Erfaringer og de videnskabelige Undersøgelser viste, at det ved Frugttransporter ikke blot gjaldt om at holde en passende Temperatur, men at det i lige saa høj Grad gjaldt om at sørge for Luftens Indhold af Kulsyre ikke oversteg et vist Maksimum, da Frugten ellers raadner.

Der er endnu mange Problemer at løse for Køleteknikerne, men Dag for Dag gaar man frem paa dette Felt, og Frugttransporterne er en af de glædelige Ny-foreteelser indenfor Skibsfarten, der giver Haab om et udvidet Arbejdsfelt.

MEDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Mexicos Toldlov (Sluttet.)

Ifølge Art. 163 har Rejsende Ret til toldfri Indførsel af deres Bagage og Genstande til Husholdningsbrug. Til Bagage henregnes (Art. 165):

- I. Klæder og Smykker m. v. til personlig Brug indenfor rimelige Grænser.
- II. Et Skydevaaben og indtil 50 Patroner for hver voksen Person med Forbehold af Krigsministeriets Tilladelse.
- III. 100 Cigarer og 50 Æsker Cigaretter eller ½ kg andet forarbejdet Tobak (kun for voksne Personer).
- IV. 25 Bøger.
- V. Videnskabelige og lign. Instrumenter, Værktøj m. m. for Professionister, Arbejdere eller Haandværkere indenfor rimelige Grænser, og forudsat de paagældende Genstande ikke udgør et fuldstændigt Udstyr til Laboratorier, Konsultorier eller andre lignende Etablissementer.
- VI. Et transportabelt Fotografi- eller cinematografisk Apparat af Vægt indtil 5 kg og 12 Ruller ueksponeret Film.
- VII. Sportsartikler indenfor rimelige Grænser.
- VIII. Kuffetter, Haandtasker o. lign. til Transport af Bagage.

Som Husholdningsgenstande, der er fri for Indførselstold, betragtes (Art. 166):

- I. Brugte Møbler og andre Husholdningsgenstande, forudsat det ikke drejer sig om Luksusgenstande og ikke i større Mængde.
- II. Brugt Legetøj tilhørende de paagældendes Børn.

Om Oplagring af Gods bestemmes bl. a. i Art. 275, at Varer oplagrede i Pakhus kan forblive der et Aar, hvilken Frist af Generaldirektionen for Toldvæsenet kan forlænges yderligere et Aar, forudsat Pakhusadministrationen giver sit Samtykke. Efter Udløbet af den sidste Frist bortsalges Godset ved offentlig Auktion. Om Fritzoner (pedimetros libres) indeholdes lignende Regler som tidligere meddelt.

Lovens 15. Afsnit, Kapitel VI, indeholder Straffebestemmelser. Foruden de ovenfor under Bestemmelserne om Skibsførernes Pligter anførte Straffebestemmelser for

Skibsføreren og Rederiet, skal man nævne Art. 404 XXII, der bestemmer, at saafremt Skibsføreren bortset fra Tilfælde af force majeure, lægger til ved den mexikanske Kyst ved en Plads, der ikke er bestemt til og ikke betegnet som Havn, straffes han med Bøde indtil 500 Pesos. Samme Straf ifaldt den Skibsfører, som afsejler fra en mexikansk Havn til en anden og undervejs hemmelig indtager Lading til Udlandet, eller som, under Paaskud af at indtage Gods til en mexikansk Havn, transporterer Godset til Udlandet.

SPANSKE HAVNE

Algeciras Havn

(Sluttet.)

Algeciras, som er beliggende paa den vestlige Side af Gibraltar-Bugten, har en vel beskyttet Havn, hvis væsentligste Betydning er som Exporthavn for Korken fra de betydelige Kork-Ege-Skove i Omegnen.

Vandstanden i Havnen ved Lavvande er 19 Fod. Der findes 800 meter Kaj, og Skibene kan som Regel regne med at faa Kajplads ved Ankomsten. Kraner findes ikke.

Lods er obligatorisk og betales efter følgende Tarif (i Uddrag):

For Lodsning ind eller ud:

Brutto-Tons	Pesetas
Fra 501 til 750	36,-
» 751 » 1000	42,-
» 1001 » 1250	48,-
» 1251 » 1500	54,-
» 1501 » 1750	60,-
» 1751 » 2000	66,-
» 2001 » 2500	74,-
» 2501 » 3000	82,-
» 3001 » 3500	90,-

Derefter + 1 pts. pr. 100 tons eller Del deraf.

For Fortøjning:

Brutto-Tons	Pesetas
Fra 501 til 600	24,-
» 601 » 700	26,-
» 701 » 800	28,-
» 801 » 900	30,-
» 901 » 1000	32,-

Derefter tilføjes 2 pts. pr. 100 Tons eller Del deraf.

I Tidsrummet fra 1 Time efter Solnedgang indtil 1 Time før Solopgang betales dobbelt.

Persk Vand kan faas fra Kajen a 2 pts. og fra Vandbaad a Pts. 5,- pr. Ton.

Skibsværfter og Tørdokke findes ikke. Nærmeste Havn for Reparationer er Gibraltar.

Mæglerhonoraret varierer efter Skibenes Størrelse, men er højst 500 pts.

Lastning af Kork. Kork lastes fra Kajen og man kan regne med at laste ea. 60 Baller pr. Time. Lastepreisen er 6 pts. pr. Ton.

Losning af Kul foregaar ligeledes ved Kajen. Der kan losses ea. 300 Tons pr. Dag, og Losseprisen er 5 pts. pr. Ton.

Arbejdslønnen i Algeciras Havn er pts. 18,- for 8 Timers Arbejdsdag mellem 7 a. m. og 4 p. m., og der maa arbejdes med Gang a 8 Mand. 4 Timers Overtid fra 4 p. m. til 8 p. m., eller fra 3 p. m. til Midnat betales med en fuld Daglon. For Cement og lignende Varer er Daglønnen pts. 22,50. Søn- og Helligdage betales dobbelt.

Afgifter. Foruden de for alle spanske Havne gældende Afgifter betales Havnebygnings-Afgiften, som for Lastning af Kork til europæisk Havn er Pts. 0,312 pr. 1000 kgs. og for Losning af Kul fra europæisk Havn 1 pts. pr. 1000 kgs. I Kajafgift betales Pts. 0,35 pr. Dag pr. Meter af Skibets Længde.

Andre Havne i Distriktet

Bonanza er omtalt under Sevilla, og er af ringe Betydning som selvstændig Havn.

Puerto Santa Maria er en delvist selvstændig Havn, som er beliggende ved Guadeletefloden ca. 2 km fra dennes Udmunding i Cadiz-Bugten. Kun mindre Skibe kan anvende denne Havn, og Sejladsen kan kun foregaa ved Højvande; ved Lavvande ligger Skibene paa Grund, men Flodbunden er blød. Skibene maa anvende Cadiz-Lodsen mellem Søen og Flodmundingen, og føres op og ned af Floden af »en kendt Mand«. Havnen anvendes for Lastning af Salt og for Losning af Partlaster Træ. Omkostningerne er omtrent de samme som i Cadiz, og Cadiz-Mæglerne kan besøge Klareringen.

Isla Cristina/Agamonte er en Fiskeri-Havn ved Grænsen mellem Spanien og Portugal. Kun mindre Skibe kan anløbe Havnen, som kun yderst sjældent besøges af udenlandske Skibe.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Hæller ikke den forløbne Uge bragte nogen Lysning i Situationen paa Fragtmarkedet. Paa enkelte Markeder noteres ganske vist stadig relativt gode Rater, men dette skyldes ganske specielle Omstændigheder, som ikke har nogen Forbindelse med den almindelige Fragsituation, der lider under et voksende Misforhold mellem Transportbehovet og den disponible Tonnage.

Af Kornmarkederne synes St. Lawrence at være det eneste, der kan gøre Forretning med europæiske Importører, og der finder en støt Afslutning Sted paa Basis af Minimalraterne. River Plate har kun taget ganske enkelte Baade til Europa, og den ringe Efterpørgsel, der findes, gælder hovedsagelig for sene Juni og Juli Positioner, saa Udsigterne for den prompte Tonnage er alvorlige. Til Destinationer uden for Minimalraterangen har der været lidt mere Forretning. Bl. a. sluttedes Up River/Pacific Kyst til 14/6d. Up River/Japan til 15/-, og Up River/St. Lawrence til 14/-, alle for Juni Lastning.

Australien tog en enkelt 6,000 Tonner til UK/Cont. til Minimalraten, og i Øjeblikket er der ikke Mulighed for at placere yderligere Tonnage for Korn, saa den disponible Tonnage henvises til Erts fra Whyalla, der har gentaget 8/- for stor norsk Dieselbaad til Japan.

De andre Kornmarkeder var helt blottede for Ordre, og da den nye europæiske Høst jo snart kommer, er Udsigterne til en snarlig Udvidelse i Beskæftigelsen paa Kornmarkederne ikke de aller bedste.

Paa de øvrige oversøiske Markeder var der ikke større Forandringer. Nordpacific var fortsat støt, hvad angaar Forretninger til Østen og Australien. I Østen er der stadig kun ringe Liv. Soyabønner fra Dalny

noteres for Juni Lastning til 18/9d. til Rotterdam/Hamburg, og der noteres endvidere en Ladning »Horsebeans« fra Hankow eller Shanghai til Rotterdam/Hamburg eller Glasgow til omkring 23/-. Ingen af disse Forretninger har dog interesseret Rederne. Saigon Ris er stadig uden Forretning. Raten ligger nominelt omkring 22/6d. via Cape. Fra Indo-Kina er der igen sluttet en Baad for Anthracitkul til St. Lawrence til omkring 18/- fio., hvilket kan gentages.

De indiske Markeder er meget stille. Vizagapatam har taget 6,000 Tonner til UK. til 20/- for Erts.

Paa de europæiske Markeder samler Interessen sig mere og mere om Trælastmarkederne. Der sluttes stadig til Minimumfagterne, til Trods for at enkelte Befragtere gør krampagtige Forsøg paa at faa Tonnagen billigere, men heldigvis synes Rederne at være fast besluttede paa at gennemføre Minimumplanen.

Kulraterne fra UK. og Continentet til Middelhavet ligger uforandret. Der har været lidt mere Efterpørgsel, specielt fra Continentet til Italien. Hjemgaende Forretning fra Middelhavet ligger fortsat paa et relativt tilfredsstillende Niveau paa Grund af den ringe Tonnagemængde, der kommer derned.

Timecharter. Vestindia Markedet er op og ned. 5,100 Tonner sluttedes til \$1.02½ for 3/5 Maaneder, hvilket kan gentages. For stor Diesellonnage circles temmelig mange Ordre, men det synes at være vanskeligt at faa Redernes og Befragternes Ideer til at mødes, idet Befragterne under Hensyn til den øjeblikkelige svage Stilling paa de oversøiske Markeder holder ud for lavere Rater, hvorimod Rederne synes mere optimistiske, hvad Fremtiden angaar. Af Slutninger skal nævnes, 8,500 Tonner Diesel for ca. 2 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. 3/9d.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sveriges Søfartsforbindelser

Paa Hasse W. Tullbergs Forlag i Stockholm er udkommet et stateligt Værk »Sveriges Sjöfartsförbindelser«, Pris 15 Kr. — skrevet af Kaptajn Ragnar Theoander. Det er en Opslagsbog af absolut Værdi for Exportører og Importører, Handelskammer, Institutioner o. s. v., der har Forbindelse med svensk Handel og Skibsfart. Ca. 1000 Havne fra de forskellige Verdensdele er optaget i Bogen med Angivelse af Forbindelsens Beskaffenhed, Agenter, Rederier. Hvad der har særlig Betydning er en Opstilling i Tabelform med de svenske Havne som Opslagsord. Desuden findes nævnt de udenlandske Havne som de respektive svenske er i Forbindelse med. Det er det første Forsøg, der i Sverige er gjort paa at fremskaffe fuldstændige Oplysninger saavel til svenske Rederier og Agenter, som til andre interesserede om Skibning af Gods, og alt er meget praktisk angivet, saa Opslagsbogen vil sikkert finde interesserede Læsere.

»Majestic« solgt til Ophugning

Cunard White Star-Liniens »Majestic« er solgt til Ophugning, og Prisen er ca. 115,000 Pund (25¾ Mil. Kr.). Aldrig før er et saa stort Skib afleveret til et Ophugningsværft.

Skibssalg

Rederiet J. Lauritzen har solgt Damperen »Gunver« til Marseille. Damperen, der hører til Rederiets mindre Skibe, er bygget 1920 ved Atlas Werke i Bremen og laster ca. 1500 Tons.

Naar de sidste Nybygninger er færdige, vil Rederiet disponere over ialt 50 Skibe, nemlig 43 Dampere, 6 Motorskibe af »Reefer«-Typen og Skoleskibet »Fanø«.

Det danske Kulkompagnis Beretning

Det danske Kulkompagni har udsendt Beretning og Regnskab for det pr. 31. Marts 1936 afsluttede Driftsjaar. Beretningen omtaler, at Priserne paa Kul og Koks har været stigende, navnlig i de sidste Maaneder af 1935 og i Begyndelsen af det nye Aar. Kulproduktionen i England var i Kalenderaaret 1935 ca. 226,5 Millioner Tons mod ca. 224,3 Millioner Tons det foregaaende Aar, medens den

britiske Kuleksport (inkl. Bunkerkul) viste den modsatte Bevægelse, idet Talene var henholdsvis ca. 52 Millioner Tons og ca. 54 Millioner Tons.

Om Handelsoverenskomsten med England udtaler Beretningen, at hvis en Forlængelse aftales, vil der næppe blive Forhandlinger om en ny fleraarig Overenskomst før engang i Efteraaret 1936. Sandsynligheden taler vel for, at der ikke sker væsentlige Ændringer paa dette Punkt, uanset om Overenskomsten forlænges eller ej.

Regnskabet viser en Stigning i Nettofortjenesten paa godt 100,000 Kr., og Udbyttet er uforandret 6 pCt.

Selskabet har kontraheret med Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri om Bygning af en Damper med ca. 3,500 Tons Lastevne, der skal være færdig til Aflevering noget ind i det nye Aar. Den er bestemt til Afløsning af Selskabets ældste Damper »Bretland« (bygget 1902).

International Shipping Federation

International Shipping Federation afholder i disse Dage Møde i London. Fra Danmark deltager Direktør E. Mægaard. Paa Mødet foreligger blandt andet til Behandling de forskellige Overenskomster om Minimumsrate.

Sverige køber Sejlskibe

Her i Landet skiller vi os af med vore sidste større Sejlskibe, hvoraf flere er gaaet til Portugal. Sverige derimod køber stadig en Del Sejlere; sidst er dets Sejlskibsflåde blevet forøget med to større, franske Skonnerter. De er paa 180 Brutto Tons hver, ganske ens og begge bygget i Saint-Malo, den ene i 1920, den anden i 1922. Efter at være udstyret med Motor skal de anvendes til Sildefiskeri ved Island og iøvrigt til Fragtfart.

Forgiftning paa dansk Skib

Om Bord paa Motorskonnerter »Noah« af Troense, Kapt. Th. Larsen af Thurø, der er indkommet til Wiborg Havn, har en Forgiftningsulykke krævet et Menneskeliv.

Motorskonnerter havde indtaget en Last Kisel-Jern, og i Løbet af Natten trængte Arsenikdampe ind i Mandsskabskøjerne, hvorved 4 Mand blev forgiftede. De blev kørt til Hospitalet, men ved Ankomsten hertil var den

ene af dem, Kai Wegerberg, død. Den forulykkede Sømand er Søn af Lodsformand Wegerberg, Thyborøn; han var ca. 19 Aar gl.

Kisel-Jern er en meget almindelig Last, saa man staa ganske uforstaaende overfor Ulykken.

Røde Hunde paa »Georg Stage«

Skoleskibet »Georg Stage« ankrede for et Par Dage siden op paa Korsør Red, fordi Kaptajn Junker mente, at 4 Dreng havde faaet Røde Hunde. De blev straks indlagt paa Korsør Sygehus, og Skoleskibet toges under Observation.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i April 1936

I April Maaned 1936 har Rotterdams Havnetrafik i Almindelighed været utilfredsstillende. Antallet af Skibe med indkommende Ladninger var mindre end i Marts 1936, men lidt større end i April 1936, hvilket skyldes den Omstændighed, at der nu ankom flere Skibe med Erts og Olie.

Antallet af Skibe med udgaende Ladninger er temmelig stærkt tiltaget, hvilket hovedsagelig maa tilskrives større Afskibninger af Kul og andet Massegoods, saasom Kunstgødning, Tjære, Mursten og Stenskærver til Nord-Europa. Ialt ankom med mindre Liniebaade 237 (232 Ledninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i April 1935) og med større Liniebaade 109 (108). Yderligere ankom 278 (270) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 244 (239) mindre Liniebaade, 73 (67) større Liniebaade og 292 (226) Trampbaade, heraf 189 (164) med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 47 (34) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparationer ankom 34 (19) Skibe til Rotterdam og 44 (37) til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg var i April Maaned 32,10 pCt. (33,03 pCt.), medens Antwerpens Andel var 31,70 pCt. (30,81 pCt.).

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne sig i de første 4 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, saaledes:

NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM		
Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons	
1936 ...	4.308	7.283.608	3.419	5.446.631
1935 ...	4.053	6.706.082	3.241	5.193.324
Forskel. +	255	+ 577.526	+ 178	+ 253.307
HAMBORG		ANTWERPEN		
Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons	
1936 ...	5.228	6.119.845	3.855	6.639.527
1935 ...	5.242	5.745.492	3.303	5.665.198
Forskel. ÷	14	+ 374.353	+ 552	+ 974.329

I Tidsrummet Januar—April 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam henholdsvis 644.081 Tons større og 1.192.898 Tons mindre end til Antwerpen.

Skibstrafikken paa Danzigs Havn i April Maaned 1936

Antallet af de i April Maaned indgaaede Skibe var 408 med 241,602 N.R.T. mod 424 Skibe med 254,943 N.R.T. i Marts Maaned. For udgaaede Skibe var Tallet 418 med 245,537 N.R.T. mod 400 med 241,422 N.R.T. i Marts Maaned. Af de i April Maaned indgaaede Skibe indgik 223 Skibe i Ballast med 113,222 N.R.T., medens 11 Skibe med 14,985 N.R.T. udgik i Ballast. Til Sammenligning med April 1935 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 332 med 208,237 N.R.T. og af de udgaaede Skibe 353 med 222,367 N.R.T. Den danske Tonnage stod som Nr. 3 med 66 Skibe med 38,637 N.R.T. efter Tyskland med 141 Skibe med 60,617 N.R.T. og Sverige med 90 Skibe med 44,149 N.R.T.

Kuludførslen over Gdynias Havn i Februar-Marts Maaned 1936

Der udførtes i Februar Maaned 1936 over Gdynias Havn 354,429,9 t. Kul — deraf til Danmark 8,503 t. mod 522,706,5 t. — deraf til Danmark 38,122 t. — i Januar Maaned.

I Marts Maaned 1936 udførtes over Gdynias Havn 376, 962,9 t. Kul — deraf til Danmark 1,320 t.

„VØLUND“
RAAOLIEMOTORER
10—1000 HK.

Polens Kuleksport i April Maaned 1936

De fra Polen i April Maaned d. A. eksporterede Kwanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig	43
Czekoslovakiet	2
Sverige	191
Norge	20
Danmark	8
Finland	17
Lettland	3
Frankrig	78
Belgien	37
Holland	13
Schweiz	10
Italien	91
Grækenland	5
Malta	3
Ægypten	1
Øvrige Afrika	3
Argentina	32
Bunkerkul.....	45
Ialt.....	605
Danzig	16
Ialt.....	621

Kajbygning i Stockholm

Stockholms Stadskollegium anbefaler et Forslag om 360.000 Kroner til Udbygning af Norr Mäljarstrand Kaj og 30.000 Kr. til Udvidelse af Frihavnsselskabets Kontorlokaler.

Medalje for berømmelige Gerninger

Somand *A. Th. Johansson* har faaet den svenske Guldmedalje for berømmelige Gerninger. Johansson bjergede som tjenestegørende paa den danske Damper »Alabama« en Sømand fra Motorskonnerten »Gloria«, der forliste udfør Kullen for nogle Maaneder siden.

Hamburg-Amerika Linien

Hamburg—Amerika-Linien har udsendt Beretning for Aaret 1935. Der meldes om Fremgang paa Trods af de Vanskeligheder, som de mange Restriktioner paa Verdenshandelen har forvoldt. Bestyrelsen redegør endvidere for Reorganisationen af Selskabets finansielle Basis, samt for de Forandringer, der er foretaget i Driften for hele den tyske Ruteskibsflåde. Aftalen mellem Hapag og Norddeutscher Lloyd hindrer nu al usund Konkurrence, og Nyordningen virker tilfredsstillende. Selskabets Flaade var 744.000 Brutto Tons den 1. Januar 1936.

Nordisk Speditør Forbund

»Nordisk Speditør Forbund« har afholdt sit aarlige Styrelsesmøde i Helsingfors den 25. og 26. ds. Fra Danmark mødte bl. a. Formanden, Generalkonsul, Direktør *Ingwersen*.

Nyt fransk Dekret

Ved et fransk Dekret af 20. Marts d. A. er Indførslen til Frankrig af Skibe (navires de mer) af en Tonnage paa over 100 tons brutto og under 5 Aar gamle (den franske Toldtarif Nr. 615, 616 og 618) gjort afhængig af Indførselstilladelse fra det franske Handelsministerium.

Ekspeditionen i Leningrad Havn

Chefen for Eksportljes' Leningrad Afdeling udtaler i et Interview, at Ekspeditionen i Leningrad Havn, takket være den ny Stachanofbevægelse, kan forventes at blive betydelig bedre i indeværende Sæson end nogensinde tidligere.

Som bekendt gaar Stachanofbevægelsen ud paa en effektiv Udnyttelse af de forhaandenværende Mekanismer samt en bedre Tilrettelæggelse af Arbejdet. Efter Chefens Udsagn udfører en Havnearbejder nu 2—3 Gange saa stort et Arbejde i et Skifte som før, og de Skibe, der i Aar hidtil har besøgt Havnen, har alle faaet en meget hurtig Ekspedition.

Der vil i Aar blive gjort Forsøg paa at reducere Antallet af Skibe samtidig under Lastning af Træ til 35—40, hvorved man haaber at kunne opretholde en gennemsnitlig Lastetid af 4—5 Dage for en almindelig Trælastdamper.

Isforholdene ved Leningrad Vinteren 1935—1936

Isgangen fra Ladogasøen begyndte den 25. November f. A. efter længere Tids lettere Frost, og allerede den 28. s. M. var Bugten indtil Kronstadt dækket af sammenfrosset Drivis, som kun kunde forceres ved Isbryderhjælp. Kort efter indtraadte dog Tøvejr, og Isen forsvandt igen, saaledes at man omkring den 6. December kunde melde isfrit. Den 14. December begyndte Isgangen paany, og den 16. December var der Fastis til Tolbuchinfyret. Navigationen lykkedes for indgaaende udenlandske Skibe den

15. December. I de følgende fire Uger skete der ingen Forandring i Isforholdene. Den 25. December lukkedes Havnen for udgaende udenlandske Skibe, men besjedes dog videre af enkelte sovjet-russiske Baade. Omkring Midten af Januar d. A. indtraadte stærkere Frost, og Isen begyndte at brede sig til Schepelleffret, og videre indtil Seskær var Bugten dækket af lettere Drivis. Efter en kortere Tøvejsperiode, hvor Isen aller trak sig tilbage til Nærheden af Tolbuchin, slog det om til streng Frost, og den 31. Januar naaede Isen ud til Kogland. I de følgende to Uger holdt Isen sig her. Den 9. Februar afgik den sidste russiske Damp fra Leningrad under Føring af Isbryderen »Jermak«. Den 21. Februar naaede Isen til Rotskær, og den 28. Februar laa Iskanten i Nærheden af Kokskeer. I Begyndelsen af Marts indtraadte vedvarende Tøvejr, og Isen begyndte langsomt at smelte. Omkring den 20. Marts havde Iskanten trukket sig tilbage til Hogland. I den følgende Tid foregik Smeltningen i et stadig hurtigere Tempo, omend Iskanten stadig holdt sig i Nærheden af Hogland. I Begyndelsen af April var Isen i fuld Opløsning, selv om den stedvis, særlig mellem Semmers og Hogland, dannede svære Hindringer for eventuel Sejlads. Den 10. April aabnedes Foraarsnavigationen ved Hjælp af Isbrydere, idet et Par sovjetrussiske Baade førtes ind af »Jermak« og »Truvor«. I de følgende Uger bredte Opløsningen sig, og den 30. April kunde man melde aabent Vand. Samme Dag aabnedes Sommernavigationen officielt.

Sovjetunionens Skibsfart

Som det fremgaar af snart talrige Meddelelser i Pressen, deltager den sovjetrussiske Handelsflaade allerede nu i et ret stort Omfang i udenlandske Transporter. Hidtil har det dog kun været almindelige Fragtbaade, man har beskæftiget paa denne Maade, men i de sidste Dage har Russerne ogsaa sluttet en af deres Tankbaade for to Rejser mellem den rumænske Havn Konstanza og Sverige.

PERSONALIA

70 Aar

En af Svitzers kendte Førere, Kaptajn *F. P. W. Nielsen*, fylder den 13. Juni 70 Aar. Kaptajn Nielsen forlod sin mangleaarige Virksomhed i Svitzers Bjergningscentreprise 1931, men har siden den Tid ofte vikarieret i Selskabets Skibe.

Jubilæum

Den 26. Maj havde Hovmester *Otto Larsen* i D. F. D. S. sejlet i 40 Aar, deraf ca. 10 Aar paa Bornholms-Ruten, Resten i D. F. D. S., hvor han startede som Koksmath 14½ Aar gl., i H/S »Edda«, Gedser—Warnemünde Ruten. For Tiden gør Hovmester Larsen Tjeneste i SS. »Bellona«.

Dødsfald

Flv. Kaptajn i Sydfyenske Dampskibsselskab, *H. Marcussen*, Svendborg, er afgaaet ved Døden, 84 Aar gl.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdale«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

A/S Det Danske Kulkompagni.

A/S »Motortramp«, Stensved.

Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautica«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phoenix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugsererselskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 26. MAJ 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, ank. Goolle 24.5.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Thomsen, ank. Massana 15.5.
ml. *Aase Mærsk*, afg. Algiers 18.5.
s.s. *Aase*, ank. Port de Bouc 9.5.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar p. R. t. Algiers 25.5. udg.
s.s. *Agnete*, afg. Bordeaux 4.5. til Danzig.
s.s. *Agnete Mærsk*, pass. Helsingør 16.5.
s.s. *Alabama*, afg. Baria 13.5.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Alfa*, ank. Kotka 19.5.
s.s. *Algarve*, afg. Antwerpen 16.5.
s.s. *Alice*, ank. Immingham 14.5.
m.s. *Almena*, pass. Spurn Hd. 6.5.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Hamburg til Antwerpen 26.5. udg.
s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. Kbhvn. 5.5. til New York.
s.s. *Amalienborg*, oplagt Aalborg.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Cristobal til London 25.5. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 29.4.
m.s. *Anna Mærsk*, ank. Manila 5.5.
s.s. *Anna*, ank. Pauilla 8.5.
m.s. *Annam*, *Kragelund*, pass. Finisterre p. R. t. Rotterdam 25.5. hjg.
s.s. *Anne*, ank. Immingham 15.5.
m.s. *Argentina*, afg. Madeira 12.5.
m.s. *Arizona*, ank. Rosario 17.5.
s.s. *Arnold Mærsk*, rapp. 110 m. SØ for Cape Race 13.5.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Houston 24.5.
m.s. *Asia*, Hansen, ank. Kolsichang 17.5. hjg.
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Nice 23.5.

s.s. *Aslaug*, ank. Gdynia 11.5.
m.s. *Asnæs*, i Kbhvn.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. ant. Shanghai 22.5.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Nakskov 16.5.

B

s.s. *Baira*, oplagt.
s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, Kbhvn.-Fyn-Falster-Langeland Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
ml. *Bente Mærsk*, afg. Corpus Christiello 10.5.
s.s. *Bes*, pass. Holtenau 13.5.
s.s. *Betty Mærsk*, pass. Gibraltar 14.5.
s.s. *Betty*, ank. Doula 17.5.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Harrington 25.5.
s.s. *Birgitte*, ank. Kbhvn. 14.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Paramaribo 16.5. til New Orleans.
s.s. *Bodil*, pass. Dungeness 17.5.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Kbhvn. 24.5.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Nakskov 25.5.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, ank. Hoboken 21.5.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Lorient 19.5.
s.s. *Brazilien*, ank. Rosario 12.5.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Ørnsköldsviken 24.5.
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Stettin 25.5. til Kbhvn.
s.s. *Britta*, ank. Viborg 18.5.
s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Boston 28.5. til Cuba.
s.s. *Brynild*, i Ruten vestengelske Havne- Danmark- Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
m.s. *California*, ank. Buenos Aires 18.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. 5. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,60
NEWYORK.....	451,00	AMSTERDAM.....	304,45
BERLIN.....	181,15	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,15	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,60	PRAG.....	18,80
ROM.....	37,15	WARZAWA.....	85,00

m.s. *Canada*, Knudsen, afg. London til Rotterdam 25.5. hjg
 s.s. *Carmen*, ank. Rochester 19.5.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Port Arthur 9.5.
 s.s. *Charkow*, ank. Kbhvn. 12.5.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Manilla 6.5.
 m.s. *Chile*, Larsen, afg. Dakar til Melbourne 16.5. udg.
 m.s. *Chr. Holm*, forv. ank. Palari 30.5.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, ank. Port Alfred 16.5.
 s.s. *Christiansborg*, afg. New York 23.5.
 s.s. *Cimbria*, Lund, afg. Burntisland 22.5. til Kbhvn.
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Liverpool 24.5.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Rotterdam 16.5.
 s.s. *Cornelia*, ank. Alexandria 16.5.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. St. Vincent 22.5.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, afg. Gdynia 17.5.
 s.s. *Delaware*, afg. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Aden til Singapore 16.5. udg.
 m.s. *Danmark*, i Dok i North Shields.
 s.s. *Dorrit*, afg. Barry 16.5.
 s.s. *Douro*, i Kbhvn.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Viborg 18.5.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, ank. Valencia 10.5.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Bruxelles 15.5.
 s.s. *Egholm*, ank. Aarhus 19.5.
 s.s. *Elta*, i Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Trondheim 25.5.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Manchester 21.5.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Pugwash 14.5.
 s.s. *Elsborg*, ank. La Scyne 21.5.
 s.s. *Else*, afg. Bristol 16.5.
 s.s. *Emanuel*, ank. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Beyrouth 13.5.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Hongkong 6.5.
 s.s. *Energi*, afg. Kbhvn. 21.5. til Archangel.
 s.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Randers 24.5. til Danzig.
 s.s. *Enigheden*, afg. Blyth 20.5. til Hemmerberget.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Port Said til Marseilles 24.5. hjg.
 s.s. *Erindring*, afg. Svendborg 23.5. til Archangel.
 s.s. *Erna*, ank. Rouen 10.5.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, ank. Bay Roberts 18.5.
 s.s. *Ester*, pass. Gibraltar 18.5.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Hull 20.5.
 s.s. *Estrid*, afg. Dakar 9.5.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Los Angeles 25.5. udg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sonderjyske Havne.
 m.s. *Fanø*, ank. Høganess 16.5.
 s.s. *Fano*, afg. Kbhvn. 22.5. til Hungerburg.
 s.s. *Flora*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Helsingør 15.5.
 s.s. *Fredensborg*, oplagt Kbhvn.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Risør 22.5.
 s.s. *Frigga*, Esbjerg-London Ruten.
 m.s. *Fionia*, Rasmussen, ank. Nakskov 23.5.
 s.s. *Freja*, afg. Marseilles 12.5.
 s.s. *Frode*, ank. New Orleans 18.5.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. Bamble 5.5. til Portland.
 s.s. *Gerda*, pass. Helsingør 16.5.
 s.s. *Gerd*, pass. Gibraltar 13.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Yokohama 19.5.
 s.s. *Gorm*, ank. Kbhvn. 20.5.
 s.s. *Grete*, ank. Valencia 14.5.

s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. London 23.5.
 s.s. *Guðrun*, afg. Dakar 11.5.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Rotterdam 13.5.
 s.s. *Gunhild*, ank. Dublin 15.5.
 s.s. *Gunver*, ank. Port Vendres 30.4.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Tangier 17.5.
 s.s. *Gyda*, afg. Liverpool 12.5. til Valencia.
 s.s. *Gerda Toft*, i Galatz.

H

s.s. *H. H. Petersen*, afg. Blyth 22.5. til Sannesjøen.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aalborg 25.5.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Perna 23.5.
 s.s. *Halvdan*, i Ruten franske Havne, Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans*, From, afg. Aalborg 27.5. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Grangemouth 16.5.
 s.s. *Harald*, afg. Bandholm 19.5. til Rønne.
 s.s. *Harriet*, ank. Kotka 19.5.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Skagen 19.5.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Frederikshavn 17.5.
 m.s. *Henning Mærsk*, ank. Dunbar 18.5.
 m.s. *Herdis*, pass. Ushant 17.5.
 s.s. *Hilde*, paa Grund ved Valencia Rds. 12.5.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Murmansk 15.5.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Hull 25.5. udg.
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Tanger 14.5.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Rufisque p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Lisbon 8.5.
 s.s. *Inger*, ank. Kotka 17.5.
 s.s. *Inger Toft*, ank. Randers 26.5.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Island*, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, afg. Kbhvn. 23.5.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Tampico 11.5.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Antwerpen 18.5.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Saigon til Singapore 26.5. hjg.
 s.s. *Jenny*, pass. Dungeness 14.5.
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Ushant 19.5.
 s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 18.5.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. New York 14.5.
 s.s. *Jonna*, pass. Dungeness 18.5.
 s.s. *Jolantha*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Bangkok 25.5. udg.
 s.s. *Jutta*, ank. Purfleet 18.5.
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Danzig 19.5.

K

s.s. *Karen Toft*, pass. Dover 25.5.
 s.s. *Karla*, afg. Castellon 18.5.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Tampico 30.4.
 s.s. *Kentucky*, ank. Randers 19.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Mobile 15.5.
 s.s. *Kirsten*, afg. Gefle 13.5.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Garston 21.5.
 s.s. *Knud*, ank. Odense 166.5.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Singapore til Penang 26.5. hjg.
 s.s. *Laura*, pass. St. Thomas 15.5.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Kalundborg 15.5.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Leith 15.5.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Dunston Staiths 16.5.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Montreal 20.5.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Ridham Dok 23.5.
 s.s. *Lilian Mærsk*, pass. Gibraltar 14.5.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Grenaa 22.5.
 m.s. *Louisiana*, afg. Buenos Aires 16.5.
 s.s. *Lynæs*, pass. Barry 3.5.

M

s.s. *Maja*, afg. Gravesend 3.5.
 s.s. *M. G. Melchior*, i Dok i Kbhvn. 16.5.
 s.s. *Magnus*, afg. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Maine*, afg. New York 16.5.
 s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Hongkong 23.5. udg.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Saigon 21.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Ceuta 23.5. til Marseilles.
 s.s. *Margrethe*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie Toft*, afg. Danzig 26.5.
 s.s. *Marie*, afg. Cartagena 13.5.
 m.t. *Marie Mærsk*, rupp. 6.5. 38 45' N 64 30' V.
 m.s. *Marocco*, afg. Lissabon 17.5.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Bandholm 23.5.
 s.s. *Maryland*, afg. Bergen 23.5.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. New York 12.5.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Suez til Djibouti 25.5. udg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 21.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Emden 23.5. til Archangel.
 s.s. *Najaden*, pass. Brunshüttelkoog 19.5.
 s.s. *Nancy*, ank. Danzig 14.5.
 s.s. *Nautic*, ank. Klaipada 17.5.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Stettin 23.5.
 s.s. *Nelly*, ank. Aarhus 17.5.
 s.s. *Neptun*, afg. Las Palmas 17.5.
 s.s. *Nerma*, ank. Nyhamn 18.5.
 s.s. *Neveda*, afg. Newcastle-on-Tyne 15.5.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Swansea 17.5.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Hongkong 12.5.
 s.s. *Niobe*, ank. Harilepool 15.5.
 s.s. *Nidaros*, i Kbhvn.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. New York 17.5.
 m.s. *Nordbo*, afg. Albany 9.5.
 s.s. *Nordborg*, ank. Gdynia 22.5.
 s.s. *Norden*, ank. New York 15.5.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Los Angeles 14.5.
 m.s. *Nordhavet*, ank. New York 14.5.
 m.s. *Nordhval*, ank. Vancouver 16.5.
 m.s. *Nordkap*, afg. Jacksonville 14.5.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 5.4.
 m.s. *Nordpol*, afg. Buenaventura 1.5.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Sete 16.5.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Marseilles 22.5.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, afg. Barcelona 13.5. til Bristol.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Sandefjord 12.5.
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. ant. Castellamare 24.5.
 m.s. *Oregon*, afg. Buenos Aires 13.5.
 s.s. *Oslo*, Petersen, pass. Kbhvn. 24.5.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, pass. Cristobal p. R. t. San Francisco 14.5. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 16.5.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. Valparaiso 18.5.
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Cape of Good Hope p. R. t. Dakar 23.5. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Boston 16.5.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. 27.5. til Danzig.
 s.s. *Primula*, i Esbjerg.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. St. Servan 20.5.

R

s.s. *Riga*, ank. Odense 26.5.
 s.s. *Randi*, pass. Gibraltar 16.5.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Helsingør 15.5.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.

s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Saigon 18.5.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Rufisque 23.5.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Aalborg 19.5.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 23.5.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Riga 23.5.
 m.s. *Selandia*, Andersen, ank. Shanghai 23.5.
 m.s. *Siam*, Nielsen, afg. Brisbane til Kolschichang 25.5.
 s.s. *Signe*, afg. London 17.5.
 s.s. *Sigrun*, afg. Danzig 22.5.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Huelva 22.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kotka 20.5.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Aalborg 16.5.
 s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Montreal 20.5.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Soguay 14.5.
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 17.5.
 s.s. *Stal*, Larsen, afg. Ghent 24.5. til Aalborg.
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Colon 18.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. London 24.5.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svanhild*, afg. Gdynia 14.5.
 s.s. *Suava*, oplagt.
 s.s. *Scandia*, ank. Botton Rouge 26.5.
 s.s. *Stella*, afg. New York 15.5.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Helsingør 9.5.
 s.s. *Søborg*, ank. Huelva 2.5.
 s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. ant. Santos 20.5.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Bunbury 24.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Stege 27.5. til Gdynia.
 s.s. *Tekla*, ank. Køge 14.5.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Kbhvn. 26.5. til Gdynia.
 s.s. *Tennessee*, afg. New York 16.5.
 s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Dover p. R. t. Rotterdam 26.5. hjg.
 s.s. *Tove*, afg. Uuras 12.5.
 s.s. *Tovetil*, Bang, pass. Lødingen 21.5.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Gdynia 27.5. til Hull.
 s.s. *Trondhjem*, i Dok i Frederikshavn 13.5.
 s.s. *Tula*, afg. Antwerpen 19.5.
 m.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, afg. Santos 15.5.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Annotobay 24.5.

V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 22.5. til Le Havre.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Lemvig 16.5.
 s.s. *Viborg*, pass. Vlissingen 24.5.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, pass. Holtenau 25.5. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, ank. Ceuta 11.5.
 s.s. *Virginia*, afg. Tyne 2.5.
 s.s. *Vistula*, i Dok i Helsingør 4.5.

W

s.s. *Wm. Th. Mallig*, Jensen, afg. Kbhvn. 24.5. til Lenin-grad.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, afg. Hamburg 9.5.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Aalborg 25.5.

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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 Mamdresch

Aalborg



CHR. MØLLER A/S
Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

RANDERS

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

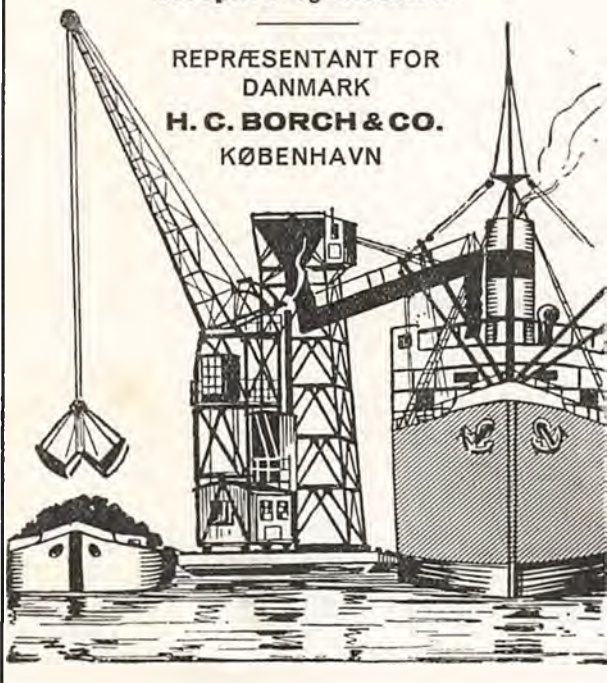
Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK

H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

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, Befragtningsagenter
og Agenter for regelmæssige Linier

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW · LEITH · GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 27. Maj 1936.

Nr. 21.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer 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.

Næste Nr. af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Torsdag den 4. Juni.

I. Østersøen.

1433. Sverige. Gotland E.-Kyst. Färö. Sømærke forandret.
(U. f. s. Nr. 21/1619. Stockholm 1936.)
Den sorte Stage med Ballon paa $57^{\circ} 57'_{,00}$ N. $19^{\circ} 24'_{,50}$ E. ved Grunden *Kittlarne* er blevet forsynet med et hvidt Bælte.
(Kort Nr. 268.)
1434. Sverige. Gotland E.-Kyst. Ronhamn. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 21/1620. Stockholm 1936.)
Stagen med Kost paa $57^{\circ} 09'_{,18}$ N. $18^{\circ} 30'_{,50}$ E., NW. for *S. Skrikgrund* er flyttet til $57^{\circ} 09'_{,35}$ N. $18^{\circ} 30'_{,60}$ E.
(Kort Nr. 268 og 269.)
1435. Sverige. Stockholm Skærgaard. Tjocköfjärden—Norrtälje. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 21/1618. Stockholm 1936.)
En Stage med Kost er udlagt paa $59^{\circ} 46'_{,09}$ N. $19^{\circ} 03'_{,06}$ E., ved S.-Siden af en 6 m Grund.
1436. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskeptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. $65^{\circ} 08'$ N. $22^{\circ} 20'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 1/6 1936.)
1437. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 21/1563. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Rönnskär c. $65^{\circ} 02'$ N. $21^{\circ} 34'$ E. *Rödkallen* c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 22'$ E.
(E. f. S. Nr. 2/96 og 3/154 1936.)
1438. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu.)
Fyrskibet *Kemi* paa c. $65^{\circ} 21'$ N. $24^{\circ} 21'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 50/2876 1935.)

- 1439. Finland. Bottniske Bugt. Snipan Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Fyrskibet *Snipan* paa c. $63^{\circ} 26' N.$ $20^{\circ} 40' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 53/3058 1935.)
- 1440. Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Helsingfors.)
Fyrskibet *Helsinki* paa c. $59^{\circ} 56' N.$ $24^{\circ} 56' E.$ er atter udlagt paa Station og Inspektionsskibet „*Kompassi*“ inddraget.
(E. f. S. Nr. 20/1429 1936.)
- 1441. Letland. Riga Bugt. Ainesh. Randa Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 4/18. Riga 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Randa* paa c. $57^{\circ} 48' N.$ $24^{\circ} 14' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 50/2880 1935.)
- 1442. Letland. Riga Bugt. Kolkasrags Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 4/18. Riga 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Kolkasrags* paa c. $57^{\circ} 49' N.$ $22^{\circ} 39' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 8/464 1936.)
- 1443. Letland. Østersøen. Akmenrags Lystønde genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 4/17. Riga 1936.)
Lystønden *Akmenrags* paa c. $56^{\circ} 52' N.$ $21^{\circ} 00' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 9/558 1936.)
- 1444. Tyskland. Brüsterort Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 21/2125. Berlin 1936.)
Brüsterort Fyr paa c. $54^{\circ} 58' N.$ $19^{\circ} 59' E.$ er forandret og viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 13^s , Lys 2^s , Mørke 1^s , Lys 2^s , Mørke 1^s , Lys 6^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 21 Sm.
(E. f. S. Nr. 12/792 1936. Kort Nr. 269.)
- 1445. Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(N. f. S. Nr. 21/2205. Berlin 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Pillau* paa c. $54^{\circ} 40' N.$ $19^{\circ} 50' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 16/1078 1936.)
- 1446. Tyskland. Stilo NE. Vrag uskadeliggjort.**
(N. f. S. Nr. 21/2126. Berlin 1936.)
Vraget, der laa sunket paa c. $54^{\circ} 49',9 N.$ $17^{\circ} 53',3 E.$, er bortsprængt og danner ikke mere nogen Undervandshindring.
(E. f. S. Nr. 16/1079 1936.)
- 1447. (P). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde Fyr forandres.**
(N. f. S. Nr. 21/2129. Berlin 1936.)
I Løbet af Juni og Juli d. A. forandres *Warnemünde* Fyr paa c. $54^{\circ} 11' N.$ $12^{\circ} 05' E.$ fra at vise hvidt, fast Lys med Gruppe-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink, afvekslende med hvidt Et-Blink hver 24^s , Blink $0,4^s$, Mørke $2,6^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $2,6^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $8,6^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $8,6^s$.
Under Ombygningen fra Begyndelsen af Juni til omkring Midten af Juli d. A. brænder Fyret med formindsket Lysevne og viser den nuværende Fyrkarakter.
Efter Ombygningen bliver Lysevne og Synsvidde uforandret.
(Kort Nr. 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 402.)
- 1448. (P). Tyskland. Lübeck Bugt. Travemünde. Priwall Ledefyr. Forandring udsat.**
(N. f. S. Nr. 21/2209. Berlin 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/1163 1936 meddeles, at den deri omtalte Forandring af *Priwall* Ledefyr paa c. $53^{\circ} 58' N.$ $10^{\circ} 53' E.$ er udsat til den 10. Juni d. A.
(E. f. S. Nr. 17/1163 1936. Kort Nr. 292 og 279.)

1449. (P). Tyskland. Femern. Staberhuk. Taagesignal oprettes.

(N. f. S. Nr. 21/2131. Berlin 1936.)

I Løbet af Juni d. A. vil der umiddelbart ved Siden af *Staberhuk* Fyr paa c. $54^{\circ} 24' N.$ $11^{\circ} 19' E.$ blive oprettet et Taagesignal med elektrisk Membransender. Tonehøjde: 500 c/s. Taagesignalet, der skærmes ind mod Land, bliver Bogstaverne ST hver 30^s , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 3^s , Tone 3^s , Pause 19^s . En graa Jernkonstruktion paa Platformen af et rødt Hus.

(Kort Nr. 292, 293, 279 og 280. Danske Lods, Side 398.)

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

1450. Sverige. Sundet. Vens NW.-Rev. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 21/1574. Stockholm 1936.)

En sort Stage med 1 Ballon er udlagt paa $55^{\circ} 55' (26'') N.$ $12^{\circ} 39' (54'') E.$, N. for en $3,5$ m Grund.

(E. f. S. Nr. 11/715 1936. Kort Nr. 312, 210, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 259.)

1451. Sverige. Sundet. Ven. Kyrkbacken Fy1. Oplysning om Fyr.

(Svensk Fyrliste 1935.)

Kyrkbacken Fyr paa c. $55^{\circ} 54',6 N.$ $12^{\circ} 40',6 E.$, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4^s , lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej1. fra $329\frac{1}{2}^{\circ}$ til $86\frac{1}{2}^{\circ}$. | 4. Grønt i Pej1. fra 121° til 156° . |
| 2. Hvidt i — - $86\frac{1}{2}^{\circ}$ - $103\frac{1}{2}^{\circ}$. | 5. Hvidt i — - 156° - 308° . |
| 3. Rødt i — - $103\frac{1}{2}^{\circ}$ - 121° . | |

(E. f. S. Nr. 9/457 1934. Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 259.)

1452. Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö vågbrytarebank Fyr og Malmö inre Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 21/1622. Stockholm 1936.)

I. *Malmö vågbrytarebank* Fyr paa c. $55^{\circ} 37',5 N.$ $12^{\circ} 58',7 E.$ er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 10^s , Lys 5^s , Mørke 5^s . Flam-mens Højde: c. 11 m. Synsvidde: 11 Sm. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa Beton-fundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej1. fra 42° til 55° . | 7. Grønt i Pej1. fra 129° til 137° . |
| 2. Hvidt i. — - 55° - 57° . | 8. Hvidt i. — - 137° - 150° . |
| 3. Rødt i. — - 57° - 68° . | 9. Rødt i. — - 150° - 216° . |
| 4. Grønt i. — - 68° - 78° . | 10. Grønt i. — - 216° - 222° . |
| 5. Hvidt i. — - 78° - 90° . | 11. Grønt, uforst. i Pej1. fra 222° til 42° . |
| 6. Rødt i. — - 90° - 129° . | |

II. *Malmö inre* Fyr paa c. $55^{\circ} 36',8 N.$ $12^{\circ} 59',9 E.$ er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver $12\frac{1}{2}^s$. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 144° til c. 170° . Iøvrigt uforandret.

A n m. Efter Forandringen af de i I og II nævnte Fyr ligger Grunden *Pinhättan* i rødt Lys fra *Malmö vågbrytarebank* Fyr og i hvidt Lys fra *Malmö inre* Fyr.

(E. f. S. Nr. 11/718 og 14/959 1936. Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 287 og 288.)

1453. (P). Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö yttre, östra Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 21/1573. Stockholm 1936.)

I Løbet af Efteraaret 1936 forandres *Malmö yttre, östra* Fyr paa c. $55^{\circ} 37',0 N.$ $12^{\circ} 59',7 E.$ paa det ydre E.-lige Pierhoved fra at vise rødt Et-Blink hver $1,5^s$ til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 3^s , Lys 2^s , Mørke 1^s . Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 288.)

1454. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib ombyttes midlertidig.

Den 8. Juni d. A. eller snarest derefter vil Fyrskibet *Halsskov Rev* paa c. $55^{\circ} 20',2 N.$ $11^{\circ} 02',7 E.$ midlertidig blive inddraget for Eftersyn og under Inddragningen blive erstattet med en hvid Lys- og Fløjtetønde mærket „*Halsskov Rev*“, og som viser samme Fyrkarakter som Fyrskibet.

1455. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning paa de nedenanførte Dage, som følger:

Den 9. Juni d. A.: Skydning mod Luftmaal med Rekylgevær.

Den 10., 11. 12. og 13. Juni d. A.: Fægtningskydning med Gevær og Rekylgevær.

Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til

E. f. S. Nr. 1/36 1936.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1456. (P). Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Forestaaende Havnearbejder. Ændringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.

E. f. S. Nr. 19/1329 1936 annulleres og erstattes med:

Idet vi henviser til hosstaaende midlertidige Plan over de projekterede Arbejder ved *Aarhus Havn* meddeles:

1. I Begyndelsen af Juni d. A. paabegyndes Opførelsen af et Kystværn langs den NE.-lige Side af en ny Pier II, som bygges uden for *Nordre Havneplads* og *Nordre Mole*. Kystværnet, som bliver c. 235 m langt, føres i SE.-lig Retning over mod det røde og grønne, faste Fyr paa N.-Enden af E.-Molen ved Bassin II og afsluttes med et Hoved c. 65 m WNW. for Fyret. Underbygningen til forannævnte Hoved — dannes af en 8 m bred og 16 m lang Jernbetonsænkekasse. Arbejdet paabegyndes ved Udsætning af denne Sænkekasse, der straks kun rager c. ½ m over daglig Vandstand og afmærkes med et Fyr. Derefter bygges Kystværnet fra denne Sænkekasse i Retning mod NW. ind mod det gamle Kystværn og samtidig anbringes der en Overbygning paa Hovedet. Saasuart Sænkekassen er bragt paa Plads, er al Sejlads imellem denne og *Nordre Mole* og Kystværnet for *Nordre Havneplads* forbudt.

2. I første Halvdel af Juni paabegyndes Bygningen af den paa Planen viste *Vestre Dækmole* ved c. 100 m WNW. for det røde og grønne Fyr med Formærker paa gamle E.-lige Molehoved at udsætte en Jernbetonsænkekasse, som skal danne Underbygning for Dækmolens SE.-lige Molehoved, og som til at begynde med rager c. ½ m op over daglig Vandstand. Dækmolen bygges i 4 Flugter paa ialt c. 250 m Længde og afsluttes omtrent i NW.-lig Retning fra det SE.-lige Hoved med et Molehoved, der rager 2 m over daglig Vandstand.

Naar Underbygningen for Molens SE.-lige Hoved er bragt paa Plads, afmærkes den ved et Fyr, og Arbejdspladsen afmærkes desuden ved en 8 m bred og 16 m lang Sænkekasse, som anbringes midlertidig umiddelbart NW. for Dækmolens NW.-lige Hoved, rager 1 m over daglig Vandstand og ligeledes afmærkes med et Fyr.

Naar den sidstnævnte Sænkekasse er udsat, er al Trafik imellem de 2 Sænkekasser forbudt.

Molens Underbygning fuldføres derefter i Retning fra SE. til NW. og rager i de tre S.-ligste Flugter indtil videre kun ½ m over daglig Vandstand, medens den N.-lige Flugt naar op til Kote + 2 m.

3. Fra Midten af den NE.-lige Ende af Mellemarmen føres et Søkabel, som vist paa Planen, ud til den midlertidig udsatte Sænkekasse.

For at undgaa Beskadigelse af dette Søkabel forbydes Opankring imellem *Vestre Dækmole* og den NE.-lige Ende af *Mellemarmen*.

Søkablets Beliggenhed fra *Mellemarmen* i NE.-lig Retning afmærkes paa denne med 2 Telegrafbaaker.

4. a. *Pier II*. Paa den under Pkt. 1 omtalte Sænkekasse, som anbringes ved den SE.-lige Ende af Kystværnet, tændes et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,4 m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret skal lyse, som følger:

Hvidt i Pejll. fra 20° til 157°. Rødt i Pejll. fra 295° til 20°.

Grønt i — - 157° - 295°.

b. Paa Underbygningen for den under Pkt. 2 omtalte *nye Vestre Dækmoles SE.-lige Hoved* tændes et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,4 m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret skal lyse, som følger:

Hvidt i Pejll. fra 125° til 171°. Rødt i Pejll. fra 296° til 125°.
Grønt i — - 171° - 296°.

c. Paa den under Pkt. 2 nævnte *midlertidige Sænkekasse* til Afmærkning af Arbejdspladsen i NW. tændes et Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 8,05 m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret skal lyse, som følger:

Grønt i Pejll. fra 315° til 123°. Hvidt i Pejll. fra 257° til 315°.
Rødt i — - 123° - 257°.

Naar Underbygningen for Hovedet ved Molens NW.-lige Ende er anbragt, flyttes ovennævnte Fyrbygning over paa dette, men bliver iøvrigt uforandret.

d. Naar det under Pkt. c. omtalte Fyr er anbragt, nedlægges det røde og grønne, faste Fyr paa Hovedet af den lille Mole udgaaende fra NE.-Hjørnet af Mellearmen og erstattes med en klar Lanterne.

e. Samtidig med at det under Pkt. c omtalte Fyr tændes, ændres det røde og grønne, faste Fyr paa N.-Enden af E.-Molen ved Bassin II til at lyse, som følger:

Rødt i Pejll. fra 115° til 210°. Grønt i Pejll. fra 20° til 115°.
Hvidt i — - 210° - 20°.

5. Samtidig med at det under Pkt. c. omtalte Fyr bringes paa Plads, nedlægges Taagesignalet ved det under Pkt. e nævnte Fyr, og et tilsvarende Signal med Taageklokke, Et-Slag c. hver 6^s, vil derefter blive afgivet fra Fyrbygningen ved den nye *Vestre Dækmoles NW.-lige Ende*.

(E. f. S. Nr. 1/41 1936. Kort Nr. 252, 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 161 og 167. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr-Fort. Side 54 og 56, Nr. 149 og 154.)

1457. Danmark. Kattegat. Grønaa S. Glatved Kalkbrud. Udskebningsbro opføres.

Den 1. Juni d. A. paabegyndes Opførelsen af en c. 80 m lang Udskebningsbro paa 56° 18' (02") N. 10° 51' (50") E., c. 75 m SW. for den gamle Udskebningsbro. Nærmere Oplysninger om Dybdeforholdene vil senere fremkomme. Broen ventes fuldført i Løbet af c. 2 Maaneder.

(Kort Nr. 252, 247, 227 og 211. Danske Lods, Side 155. Havnelods, Side 72 og 106.)

1458. 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° 24' E.

(E. f. S. Nr. 43/2506 1935.)

1459. Sverige. Kattegat. Varberg S. Träslöv Fiskerihavn atter aabnet for Trafik. Oplysning om Dybde.

(U. f. S. Nr. 21/1576. Stockholm 1936.)

Träslöv Fiskerihavn er atter aabnet for Trafik. Dybden i Indløbet er for Tiden 3,2 m. En Uddybning til 3,5 m vil blive paabegyndt i Slutningen af Juni d. A.

c. 57° 03',₆ N. 12° 16',₄ E.

(E. f. S. Nr. 39/2241 1934.)

1460. Norge. Skagerrak. Dramsfjord. Blindeskjær Fyr. Taagesignal oprettet.

(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1936.)

Ved *Blindeskjær* Fyr paa c. 59° 37',₃ N. 10° 25',₂ E. er anbragt en automatisk Taageklokke, som giver Et-Slag hver 30^s. i Taage og fugtigt Vejr og ved en Temperatur paa under 0°.

(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1461. **Rusland. Murmanskoe Sea. Set Navolotski. Taagesignal atter normalt.**
(N. t. M. Nr. 918. London 1936.)
Taagesignalet ved *Set Navolotski* Fyr paa c. 69° 24' N. 33° 30' E. afgives atter med Sirene.
(E. f. S. Nr. 19/1333 1936.)
1462. (P). **Tyskland. Sild. Rotekliff Hovedfyr forandres.**
(N. f. S. Nr. 20/2120. Berlin 1936.)
I Tiden fra omkring 15. Juni—30. Juni d. A. vil *Rotekliff* Hovedfyr paa c. 54° 57' N. 8° 21' E. blive forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 15^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 5^s, Mørke 1^s. Samtidig forstærkes Fyrets Lysevne.
Naar Fyret er forandret nedlægges det hvide, faste Fyr, synligt i Pejlinger mellem 170° og 180° og anbragt i samme Fyrtaarn som Hovedfyret.
(Kort Nr. 296, 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 92.)
1463. **Holland. IJmuiden Anduvning. Oplysning om Vrag.**
(B. a. Z. Nr. 114/1284. 's-Gravenhage 1936.)
Vraget, der ligger sunket paa c. 52° 28',₅ N. 4° 34' E. tæt NE. for *IJmuiden* N.-Pier, er ikke mere synligt ved Lavvande.
1464. (T). **England. The Downs. Opmaalingsbaaker.**
(N. t. M. Nr. 956. London 1936.)
Opmaalingsbaaker, forsynet med et stort sort eller kulørt Flag, er anbragt paa nedennævnte Steder:
a. 2,₉₆ Sm 93° fra *Dover Patrol Memorial*.
b. 3,₀₇ Sm 74° - — — —
c. 5,₀ Sm 53° - — — —
d. 6,₄₂ Sm 47° - — — —
Baakerne er ikke oplyst om Natten.
Dover Patrol Memorial: c. 51° 09' N. 1° 24' E.
1465. (T). **England. Themsen Munding. Buxey Sand. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 18. Trinity House, London 1936.)
Vraget af Motorskibet *Dela* ligger sunket paa 51° 42' 09" N. 1° 09' 24" E. paa Kanten af *Buxey Sand*. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, er udlagt i 6,₄ m Vand c. 90 m S. for Vraget.
1466. **England. The Wash. Wisbech Channel. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 921. London 1936.)
Den grønne Spidstønde paa c. 52° 53' N. 0° 15' E., c. 0,₆ Sm 57° fra *Knock* Fyrbaake, er ombyttet med en rød- og hvidtærnet Tønde („I“).

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

1467. (T). **England S.-Kyst. Brighton S. Opmaalingsbaaker.**
(N. t. M. Nr. 936. London 1936.)
Opmaalingsbaaker, forsynet med et stort, sort eller kulørt Flag, er anbragt paa nedennævnte Steder:
a. 50° 42' 00" N. 0° 15' 00" W. e. 50° 36' 00" N. 0° 05' 40" W.
b. 50° 42' 00" N. 0° 05' 40" W. f. 50° 33' 00" N. 0° 10' 20" W.
c. 50° 39' 00" N. 0° 10' 20" W. g. 50° 30' 00" N. 0° 15' 00" W.
d. 50° 36' 00" N. 0° 15' 00" W. h. 50° 30' 00" N. 0° 05' 40" W.
Paa Baakerne (c) (d), (e) og (f) vil der blive tændt Fyr, der viser uregelmæssigt hvidt Et-Blink.
(E. f. S. Nr. 18/1291 1936.)

1468. **England S.-Kyst. Eastbourne. Vrag uskadelligjort. Vragafmærkning inddraget.**
(N. t. M. Nr. 922. London 1936.)
Vraget af Sejllægteren, der ligger sunket paa c. $50^{\circ} 46' N.$ $0^{\circ} 18' E.$ er uskadelligjort og den udlagte Vragtønde inddraget. Mindste Dybde over Vragresterne er $3,2$ m.
(E. f. S. Nr. 10/645 1936.)
1469. **England W.-Kyst. Godrevy Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 17. Trinity House, London 1936.)
Godrevy Fyr paa c. $50^{\circ} 14' N.$ $5^{\circ} 24' W.$ er forandret og lyser nu, som følger:
1. Hvidt Pejł. fra c. 22° til 101° . 3. Hvidt i Pejł. fra 145° til c. 272° .
2. Rødt i — - 101° - 145° .
(E. f. S. Nr. 17/1177 1936.)
1470. (T). **Irland S.-Kyst. Waterford Harbour Anduvning. Tønder midlertidig udlagt.**
(N. t. M. Nr. 923. London 1936.)
I Forbindelse med Bjergningsoperationer er der paa c. $51^{\circ} 56' N.$ $7^{\circ} 01' W.$ midlertidig udlagt 6 røde Tønder.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1471. (P). **Færøerne. Myggenæs. Radiofyr forandres.**
I Løbet af Sommeren 1936 vil *Myggenæs* Radiofyrs ($62^{\circ} 05' (50'') N.$ $7^{\circ} 40' (15'') W.$) Udsendelser blive ændrede, saaledes at der foruden de nuværende Udsendelser i usigtbar Vejr ogsaa vil blive udsendt Signaler i klart Vejr.
Klartvejrudsendelserne vil falde i de første 12 Minutter af hver lige Time (G. M. T.).
Radiofyrets Rækkevidde vil samtidig blive nedsat fra 100 Sm til 50 Sm, medens iøvrigt Karakterer m. m. forbliver uforandret.
Nærmere Meddelelse om Ændringens Ikrafttræden vil senere fremkomme.
(Færøske Lods, Side 56. Fyr-Port. Tillæg Nr. 1, Side 52.)
1472. **Frankrig. Biscarosse. Lystønde udlagt.**
(A. a. N. Nr. 21/1285. Paris 1936.)
En sort- og rødtribet Lystønde med Ballon, og som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s , er udlagt paa c. $44^{\circ} 23',6 N.$ $1^{\circ} 30',9 W.$, ved W.-Spidsen af *Biscarosse* Skydeplads.
(E. f. S. Nr. 17/1182 1936.)
1473. **Spanien S.-Kyst. Cadiz Bugt. Lystønde forandret.**
(N. t. M. Nr. 939. London 1936.)
Lystønden „No. 1“ *Cabezo de los Asnos* paa c. $36^{\circ} 36' N.$ $6^{\circ} 23' W.$ er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver 2^s .
1474. **Sydafrika. Kap Det Gode Haab. Table Bay. Taagesignal flyttet.**
(N. t. M. Nr. 910 og 949. London 1936.)
Taagesignalet ved Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen er flyttet c. $0,07$ Sm i Retningen 71° til Fyrtaarnet paa den E.-lige Ende af den yderste Bølgebryder. c. $33^{\circ} 54' S.$ $18^{\circ} 26' E.$
1475. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nahant Bugt. Skær.**
(N. t. M. Nr. 18/1096. Washington 1936.)
Et Skær, der ved Springtids Lavvande lige er overskyttet, rapporteres at ligge paa $42^{\circ} 27' (40'') N.$ $70^{\circ} 54' (30'') W.$, c. 150 m S. for *Fishing Point*.

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

1476. Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Round Island Spit Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 18/1118. Washington 1936.)
Round Island Spit Fyr paa c. 30° 20' N. 88° 38' W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,4^s, Mørke 1,6^s. Flammens Højde: 9 m. Rød, pyramideformet Fyrkonstruktion paa Pæle.
1477. Antigua. St. John's Harbour Anduvning. Grund.
(N. t. M. Nr. 915. London 1936.)
En Grund med 9,1 m Vand ligger paa c. 17° 07' N. 61° 53' W., 0,5 Sm 348° fra *Goat Hill* Flagstang.
1478. Chile. Moraleda Channel. Barba (Mitalhues) N. Ø findes.
(N. t. M. Nr. 946. London 1936.)
En lille Ø findes paa c. 45° 22' S. 73° 46' W., 0,9 Sm 30° fra N.-Spidsen af *Barba*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1479. Sardinien. Tyrenske Hav. Maddalena Bugt. Secca Palau. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 120/296. Genua 1936.)
De to grønne Blinkfyr, lodret for hinanden, paa c. 41° 12' N. 9° 23' E. har kun en Synsvide af 1,5 Sm.
(E. f. S. Nr. 12/832 1936.)
1480. (T). Italien. Liguriske Hav. Punta Verde (Capo dell'Arma). Fyr midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 124/306. Genua 1936.)
Punta Verde Fyr paa c. 43° 49' N. 7° 50' E. viser for Tiden hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,32^s, Mørke 2,18^s, Blink 0,32^s, Mørke 7,18^s.
1481. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto Garibaldi SE. Vrag fjernet.
(A. a. N. Nr. 125/315. Genua 1936.)
Vraget, der laa sunket paa 44° 37' 50" N. 12° 21' 48" E., er fjernet.
(E. f. S. Nr. 18/1275 1936.)
1482. (T). Ægypten. Alexandria W. Undervandshindring afmærket. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 19/1894. Berlin 1936.)
En lille gul Kugletønde er udlagt som Afmærkning for en Undervandshindring paa c. 31° 09' N. 29° 46' E., 0,9 Sm 316° fra Flagstangen paa Fort *Ayana*. Skibe skal holde sig i en Afstand fra Tønden paa mindst 50 m.
1483. Tunis. Ras Enghela W. Grund.
(N. f. S. Nr. 20/2029. Berlin 1936.)
En Stengrund med 2 m Vand ligger paa 37° 20' 56" N. 9° 44' 10" E.

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

1484. Røde Hav. Eritrea. Porto di Massaua. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 124/309. Genua 1936.)
Det forreste Ledefyr ved Indsejlingen til *Porto di Massaua* er synligt i Pejlinger fra 193° til 293°. c. 15° 37' N. 39° 28' E.
(E. f. S. Nr. 19/1361 1936.)

1485. **Persiske Bugt. Khor Musa Anduvning. Grundt Vand.**
(N. t. M. Nr. 941. London 1936.)
Grundt Vand rapporteres at findes mellem $29^{\circ} 59' 30''$ N. $49^{\circ} 06' 30''$ E. og $29^{\circ} 55' 00''$ N. $49^{\circ} 14' 00''$ E.
1486. **Persiske Bugt. Henjam Sound. Olielægtere fjernet.**
(N. t. M. Nr. 927. London 1936.)
Olielægterne, der i Kortet er angivet at ligge paa c. $26^{\circ} 41' N.$ $55^{\circ} 53' E.$, c. 0,35 Sm 356° og c. 0,45 Sm 313° fra *Ras al Mashia* Baake, er permanent fjernet.
1487. **Forindien E.-Kyst. Manar Bugt. Tuticorin Red. Oplysning om Vraglystønde.**
(N. t. M. Nr. 942. London 1936.)
Lystønden, der afmærker Vraget paa *Tuticorin* Red, er flyttet c. 0,1 Sm i Retningen 28° og ligger nu c. 0,06 Sm SE. for Vraget og 1,55 Sm 83° fra *Hare Island* Fyr. c. $8^{\circ} 47' N.$ $78^{\circ} 14' E.$

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1488. **Siam Bugt. Condor Reef. Oplysning om Beliggenhed.**
(N. t. M. Nr. 895. London 1936.)
Condor Reef ligger c. 3 Sm 262° fra den i Kortet angivne Plads og 19,8 Sm 214° fra *Table Rock*.
c. $10^{\circ} 43' N.$ $102^{\circ} 50' E.$
1489. **Korea W.-Kyst. Yalu Floden Indløb. Eastern Channel. Lystønde forandret.**
(N. t. M. Nr. 935. London 1936.)
Lystønde „E. I“ paa c. $39^{\circ} 35' N.$ $124^{\circ} 23' E.$, c. 6 Sm S. for *Shurerii* Fyr, er forandret fra at vise rødt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s.
1490. **Korea SE.-Kyst. Fusan Harbour. Lystønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 929. London 1936.)
Lystønden med hvidt Et-Blink paa c. $35^{\circ} 06' N.$ $129^{\circ} 04' E.$, c. 0,1 Sm SW. for *Fuho Matsu*, er permanent inddraget.
1491. **Sibirien. Vladivostok Havn. Forbudt Ankerplads udvidet.**
(N. t. M. Nr. 896. London 1936.)
Den nye W.-Grænse for den forbudte Ankerplads gaar fra et Punkt 0,4 Sm 119° fra *Mount Aleksyevskaya* Observationssted i Retningen 164° til Kysten.
Mount Aleksyevskaya Observationssted: c. $43^{\circ} 07' N.$ $131^{\circ} 53' E.$
1492. **Japan. Honshu E.-Kyst. Aikawa Bugt. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 917. London 1936.)
Paa c. $38^{\circ} 18' N.$ $141^{\circ} 31' E.$, 1,38 Sm 325° fra *Kuro Saki* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm. Rødmalet, rund Betonbygning. Fyret er ubevogtet.
1493. **Japan. Kyushu W.-Kyst. Takinokoba (Benzaiten Yama). Luftfyrtændt.**
(N. t. M. Nr. 934. London 1936.)
Paa Toppen af *Takinokoba* er paa $31^{\circ} 46' (38'') N.$ $130^{\circ} 13' (22'') E.$ tændt et Luftfyrt, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fem-Formørkelser hver 10^s. Flammens Højde: 533 m. Synsvide: 13 Sm. Tremmeværkstaarn.
1494. **Australien N.-Kyst. Clarence Strait. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 913. London 1936.)
1. En 11 m Grund ligger paa $12^{\circ} 07' 25'' S.$ $130^{\circ} 55' 45'' E.$
 2. - 11,9 m — — — $11^{\circ} 57' 35'' S.$ $130^{\circ} 45' 45'' E.$
 3. - 12,3 m — — — $11^{\circ} 58' 40'' S.$ $130^{\circ} 43' 45'' E.$

1495. Australien. Queensland. Moreton Bugt. Banke udvider sig.
(N. t. M. Nr. 944. London 1936.)
Banken c. 0,5 Sm 80° fra *North Banks* Lystønde „No. 1“, der ligger paa c. 26° 52' S. 153° 11' E., rapporteres at udvide sig W. efter.
1496. New Zealand. North Island. Auckland Harbour. Forbudt Ankerplads.
(N. t. M. Nr. 914. London 1936.)
Det er forbudt at ankre i et Omraade, der begrænses af en Linie fra *Bean Rocks* Fyr i Retningen 188° til Kysten, og en Linie fra samme Fyr i Retningen 278° i en Afstand af 0,16 Sm og derfra i Retningen 188° til Kysten.
Bean Rocks Fyr: c. 36° 50' S. 174° 50' E.
1497. New Zealand. North Island. Port Nicholson. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 945. London 1936.)
Somes Island Fyr paa c. 41° 16' S. 174° 52' E. viser hvidt Lys i Pejlinger fra 8° til 11° Iøvrigt uforandret.
1498. Stillehavet. New Iroland. Cape Gazelle. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 920. London 1936.)
Cape Gazelle Fyr paa c. 4° 19' S. 152° 25' E. er synligt i Pejlinger fra 114° til 336°.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvaudsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Ud gave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korte eller Bogs Nr. Tyskland:
N D. 90 Emsmündung.

Tillæg.

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

1499. Danmark. Sundet. Drogden. Nordre-Røse Lystønde flyttet.
Lystønden *Nordre-Rose* er flyttet c. 150 m i Retningen 108° og ligger nu i 11,5 m Vand paa 55° 37' 47",₂ N. 12° 41' 50",₉ E.
(Kort Nr. 285, 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 276. Fyr-Fort. Nr. 287. Søm.-Fort., Side 44, Nr. 12.)
1500. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm | Ledefyr. Fyrbygninger forandres.
Den 6. Juni d. A. eller snarest derefter vil Fyrbygningerne ved *Bøgestrøm* Ledefyr blive ændrede saaledes, at de om Dagen kan benyttes som Dagmærker ved Besejling af *Bøgestrøm* gravede Rende.
Bag Forfyret (55° 05' 49" N. 12° 10' 25" E.) ved Fyrhusets N.-lige Ende rejses en 9 m høj, galvaniseret Gittermast med et Topmærke, bestaaende af en Trekant med Spidsen opad.
Den brune Baake ved Bagfyret (55° 05' 37" N. 12° 09' 49" E.) erstattes af en 14,2 m høj, galvaniseret Gittermast med et Topmærke, bestaaende af en Trekant med Spidsen nedad.
Begge Trekanter males i afvekslende røde og hvide Bælter, og set fra Søen danner de et Timeglas og leder ind gennem den gravede Rende.
Bøgestrøm Bagfyret vil blive vist fra en Lanterne, der hejses op paa Toppen af Gittermasten.
(Kort Nr. 301, 291 og 279. Danske Lods, Side 533. Fyr-Fort. Nr. 663.)

1501. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Kasserodde Flak. Sten bortsprængt.
 1,5 m Stenen paa c. $55^{\circ} 37',7$ N. $9^{\circ} 52',6$ E. er bortsprængt. Efter Sprængningen er Stenen splittet i mange smaa Stykker, der ligger spredt paa Havbunden. Over det største Stykke paa $55^{\circ} 37' 41'',2$ N. $9^{\circ} 52' 38'',6$ E. maales en mindste Dybde af 2,9 m (Dybden paa Havbunden 3,3 m).
 (Kort Nr. 304, 318, 241, 227 og 278. Danske Lods, Side 341.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1502. Danmark. Limfjorden. Tisted Bredning. Mors N.-Kyst. Sundby. Tovbane opføres.

I Begyndelsen af Juni d. A. paabegyndes Ramningsarbejderne til et Siloanlæg N. for *Sundby* paa c. $56^{\circ} 53',5$ N. $8^{\circ} 41',3$ E., c. 250 m fra Land. Siloen skal forbindes med Land ved en Tovbane, der midtvejs støttes af et Bæretaarn. Højden over Vandet af Siloen og Bæretaarnet bliver $10\frac{1}{2}$ m. Dybden ved Siloen skal være 4,2 m.
 (Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 470. Havnelods, Side 187.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

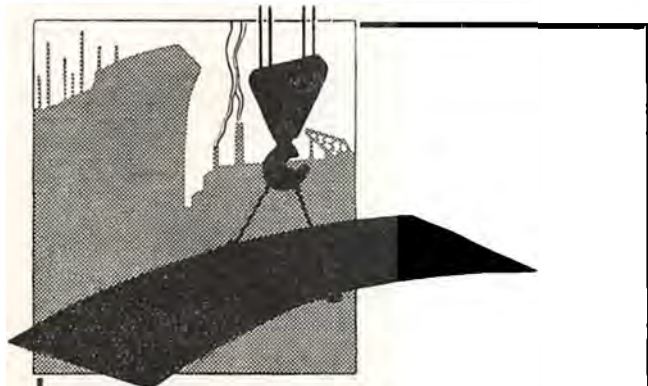
Captains' **C**ode

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.

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
„SKANDINAVIA“
KØBENHAVN

Stiftet 1899

BALANCE pr. 31. December 1935.

Aktiva.	Kr. Ø.	Passiva.	Kr. Ø.
Aktionærernes Forskrivninger.....	4.000.000.00	Aktiekapitalen	10.000.000.00
Værdipapirer.....	41.264.881.99	Lovmæssig Reservefond	2.500.000.00
Aktier i andre Forsikrings-Foretagender (Anskaffelsv.).....	1.920.629.08	Dispositionsfond	1.250.000.00
(Forskrivninger afgivet Kr. 196.471.88)	43.185.511.07	Sikkerhedsfond for Selskabets Ejendomme...	300.000.00
Paaløbne, ikke forfaldne Renter pr. ³¹ / ₁₂ 1935	150.865.46	Sikkerhedsfond for Livsforsikring	1.189.444.37
Selskabets Ejendom, Matr. Nr. 206, Kongens Nytorv 6.....	1.200.000.00	Præmie- og Skadesreserver pr. ³¹ / ₁₂ 1935:	
(Ejendomsskyld Kr. 900.000.00)		Brandforsikring	10.453.309.00
Ejendomme i Udlandet	521.193.75	Sø- og Transportforsikring ..	3.604.466.00
Tilgodehavende i Banker	5.453.264.07	Livsforsikring	56.501.134.88
Kassebeholdning	2.080.31	Ulykkes-, Tyveriforsikring etc.	3.085.407.00
Deponeret rentebærende Præmiereserve.....	46.713.188.37		73.644.316.88
Tilgodehavende hos Forsikringsselskaber og andre.....	6.870.430.48	Prioritet i Selskabets Ejendom	411.736.00
Uafskrevne Erhvervsomkostninger for Livsforsikring	1.286.343.00	Deponeret Præmiereserve hos os	13.225.979.17
Inventar afskrevet	0.00	Gæld til Forsikringsselskaber og andre.....	3.639.672.37
		Udbytte, ikke hævet	4.458.00
		Kursregulerings-Konto for Obligationer	
		Skadesforsikrings-Afdelingen	406.896.94
		Kursregulerings-Konto for Obligationer	
		Livsforsikringsafdelingen	412.008.94
		Overskud	2.398.363.84
		fordeles saaledes:	
		Udbytte til Aktionærerne	
		5 % af 6.000.000.00.....	300.000.00
		Tantième til Repræsentantskabet	137.267.13
		Henlæggelse til Ekstra Reservefond.....	1.000.000.00
		Henlæggelse til Dispositionsfond	500.000.00
		Yderligere 3 % Udbytte til Aktionærerne	180.000.00
		Henlæggelse til Skat.....	150.000.00
		Overført i ny Regning	131.096.71
			2.398.363.84
	109.382.876.51		109.382.876.51

København, den 7. Maj 1936.

BESTYRELSEN:

KRAG.
Formand.

VALDEMAR HANSEN.

CARL HOLBEK.

CHR. S. NIELSEN.

MARIUS NIELSEN

DIREKTIONEN:

SJØRMAN.
Formand.

POVL HEY.

INGOLF WITZKE.

S. Burvil.
Hovedbogholder.

A/S GRØN & WITZKE
ASSURANCEKONTORER

KONGENS NYTORV 6 — KØBENHAVN
TELF.: 9316 TELEGR.: -ADR. KANALEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 23

TORS DAG 4. JUNI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN, SOM DEN TEGNER SIG

Det var Alberti, der i sin Tid sagde de bevingede Ord: I Danmark kan man gøre alt, naar man bare gør det! Vi behøver dog ikke i denne Retning at fremhæves for andre Lande mere. Det gaar helt godt Verden over. Japan kan gøre hvad det vil, og gør det, og det samme gælder jo om adskillige europæiske Lande. *Nomina sunt odiosa*. Men alle ved, hvem det er.

Straks, naar man stilles overfor et *fait accompli* reagerer man. Det vil sige, Genève reagerer og der bliver anordnet Sanktioner eller lignende Mikstur. Det virker ikke rigtig efter Hensigten, og saa sker der egentlig ikke mere. Da Italien angreb Abessinien, da Hitler marcherede ind i Rhinlandet — der vil komme adskillige Eksempler til denne glørværdige Række af *fait accomplis*. Det er unægtelig sandt — man kan anvende Albertis gamle Fyndord her i Europa, ja for saa vidt overalt i Verden kan man i Øjeblikket gøre hvad man vil, bare man gør det! De Perspektiver, der aabner sig med dette som Basis, bliver jo unægtelig saa som saa; men for dem, der gør noget, er der maaske noget ganske befriende i det!

Lad os se paa Situationen, som den tegner sig i Øjeblikket: Japan har paany ladet høre fra sig. Den mægtige Portion Manchuriet er tilsyneladende fortæret. Kun 1 Million Japanere klarer i Øjeblikket de 30 Millioner Kinesere, der nu lever her. Men Kina skal yderligere i Gulvet. Maaske vil det en Dag gaa som *Sven Hedin* siger, at Kina og Japan til sidst finder hinanden, og vi vil i saa Tilfælde staa overfor den gule Fare, som Kejser Wilhelm i sin Tid under stor Bravour pegede paa. Japanerne gaar videre, med den nye Kra-Kanal truer de direkte England. Indien lokker. Indien som ogsaa de bolschevikiske Agenter har haft Kig paa.

Ogsaa her i Europa har vi Problemerne, endnu mere truende og endnu mere nærliggende. Den østrigske Kansler Schusnigg's Rejse til Rom tyder ogsaa paa Uro. Østrig kan paany som i 1914 blive det Centrum, hvorfra Eksplosionen kommer. Det plejer at ske om Sommeren. Men lad os haabe, at Historien ikke gentager sig. Endnu er det dog i friskt Minde, hvad en Verdenskrig betyder.

ØNSKET OM KOLONIER

Raabet om Kolonier bliver stadig stærkere. Italien har ikke nøjedes med at tale, men har unægtelig handlet. Tyskland ønsker sine tidligere Kolonier tilbage, og hvad endelig Japan angaar, saa er dets Ønsker vist ikke beskedne i saa Henseende.

Men er det nu en saadan Lykke med disse Kolonier? Det er jo et meget stort Spørgsmaal, om de forskellige Lande, der har naaet hvad de ønsker i saa Henseende, er saa meget bedre farne end andre — eller om det ikke er tvært imod.

Den kendte konservative engelske Politiker, Mr. L. S. Amery, der er Medlem af Parlamentet og flere Gange har gæstet Danmark, har holdt en opsigtsvækkende Tale i saa Henseende forleden. Den fortjener at kendes i videre Kredse.

Der var intet, sagde Mr. Amery, der tydede paa, at

Kolonier bragte Velstand og Lykke til de Lande, der besad dem. Tysklands straalende Stilling i Aarene fra 1904 til 1913 kom ikke af at det havde Kolonionraader af rel imponerende Omfang, og en Tilbagegivelse af en Del eller hele dette Omraade vilde ikke skabe væsentlige Forandringer i Tysklands Stilling. I Dag er Sverige det Land i Europa, der har den bedste Position, der har klareret sig bedst, og det ejer ikke en Kvadratmeter af Kolonier. Holland derimod, ogsaa et af de mindre Lande, men med et mægtigt og rigt Kolonionraade, var maaske i større Vanskeligheder end noget andet Land i Europa, i særlig Grad fordi det faktisk holdt ved Guldet.

Der var selvfølgelig i Øjeblikket ingen, der alligevel vilde opgave de Kolonier, de havde. Det var ikke blot et Spørgsmaal om mere eller mindre Graadighed eller Landhunger. Der var Folkeslag, der holdt fast ved det britiske Herredømme og foretrak det for et hvilkensomhelst andet. Hvad der var at ønske var et System af gensidige Aftaler mellem dem, som havde Kolonier, der var i Stand til at producere langt mere end Modstanderne kunde konsumere og dem, som havde store Markeder og Industrier og ingen Kolonier. Hvis der kunde findes en passende Aftale her, vilde ogsaa Emigrantproblemet løse sig selv.

Mr. Amerys Udtalelser mundede ud i, at England ikke gav Afkald paa nogen af sine Kolonier, og at der forhaabentlig — ud fra den gode Regel «*wail and see*» — fandtes en anden Udvej. Hans Udtalelse om, at Lykken ikke følger med at eje Kolonier, er ganske karakteristisk for det engelske Standpunkt. Det er dog vist et stort Spørgsmaal, om den Løsning, han opstillede, kan finde nogen praktisk gennemførlig Form.

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Dansk Dampskibsrederforening holdt Fredag Generalforsamling. Til Formand og Næstformand genvalgte henholdsvis Skibsreder *H. A. Hansen* og Direktør *J. A. Körbing*. Som nyt Medlem af Bestyrelsen valgtes Skibsreder *Knud Lauritzen* i Stedet for Skibsreder *L. R. Schmidt*, som afgik efter Tur og efter Lovene ikke kunde genvælges.

Bestyrelsen bestaar herefter af følgende Medlemmer: Skibsreder *H. A. Hansen*, Formand, Dir. *J. A. Körbing*, Næstformand, Skibsreder *T. C. Christensen*, Dir. *Th. Adler Svanholm*, Dir. *H. Gether* og Skibsreder *Knud Lauritzen*.

NORDISK SKIBSREDERIFORENING

Nordisk Skibsrederforening har udsendt Beretning og Regnskab for 1935. Det fremgaar heraf, at der i Fjor var indmeldt til fuld Afgift 3,122,191 Tons fordelt paa 1095 Skibe. Endvidere var der indmeldt 295,414 Tons fordelt paa 97 Skibe til reduceret Afgift. Tilsammen har der været indmeldt 305,028 Tons mindre end det foregaaende Aar. Nedgangen skyldes, at Danske Rederes Retsværns Tonnage som det foregaaende Aar var opført med 354,082 Tons, nu er udgaaet.

Regnskabet slutter med et Underskud paa 52,532 Kroner.

Foreningen afholder Generalforsamling i Oslo den 12. Juni.

CANADAS HANDELSFLAADE

Af Canadas i Aarene efter Krigen for Statsmidler Abyggede Handelsflaade, var der i Fjor 11 Skibe i Behold i Fart mellem Canada—Australien og New Zealand. Der blev senere afhændet yderligere et Skib, saaledes at der i Begyndelsen af indeværende Aar var 10 Skibe tilbage. De resterende 10 Skibe er nu ogsaa blevet afhændet, og Ministeren uden Portefeuille R. Dandurand har i Anledning af Salget givet følgende Oplysninger paa en Forespørgsel i Senatet: Regeringen har solgt Skibene til Ellerman & Bucknall Steamship Company, Limited, Commonwealth & Dominion Line, Limited, og New Zealand Shipping Company, Limited. De nye Ejere har til Hensigt at lade Skibene hugge op og indsætte hurtigere og bedre Baade paa Ruten, som de har forpligtet sig til at opretholde for et Tidsrum af 5 Aar uden Subsidiar. De paagældende Rederier er ogsaa gaaet ind paa at overtage den canadiske Regerings Handelsflaades Stab og Mandskab i Land og paa Soen. Regeringen har afhændet de 10 Skibe, fordi de var ved Enden af deres Levetid, og Anskaffelsen af nye Baade vilde være forbundet med Udgifter til et samlet Beløb af mellem 5 og 6 Millioner Dollars. I Tidsrummet fra 1921 til 1934 havde Skibene gaaet med Underskud, der for den paagældende Periode beløb sig til over 11 Millioner Dollars. I 1935 havde der været et lille Overskud. Regeringen havde under disse Omstændigheder anset det for at være i Offentlighedens Interesse at modtage de australske Liniers Tilbud. Af de 10 Skibe er to blevet solgt for \$50,000 Stykket og otte for \$40,000 Stykket.

AARSBERETNINGER

Skandinavia har haft et godt Aar

Paa Forsikringsaktieselskabet »Skandinavia«s Generalforsamling vedtoges uden Afstemning at udvide Selskabets Aktiekapital med 2 Millioner Kr. til 8 Millioner Kr. Bestyrelsens Formand, Dr. phil. O. Krag, henviste til den tidligere udsendte Beretning og fremlagde Regnskabet, der udviser et Overskud paa 2,398,363 Kr. Dette fordeles saaledes: 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne 480,000 Kr., Tantième til Repræsentantskabet 137,267 Kr., Ekstra Reservefond 1 Mill. Kr., Dispositionsfond 500,000 Kr., Henlæggelse til Skatter 150,000 Kr., Overførsel i ny Regning 131,096 Kr.

Til Forelæggelsen af Beretning og Regnskab knyttede Formanden følgende Udtalelser:

Af Regnskab og Beretning fremgaar, at de tekniske Resultater af de enkelte Brancher ogsaa for 1935 har været ualmindelig gunstige, og vi har endda yderligere forhøjet de tekniske Reserver i de enkelte Brancher.

Med de i Aar henlagte Fonds udgør Kapitalreserverne ialt 6,739,000 Kr., som er fordelt paa følgende Konti:

Det lovmæssige Reservefond 2,500,000 Kr., Dispositionsfondet 1,750,000 Kr., Sikkerhedsfond for Ejendomme 300,000 Kr., Sikkerhedsfond for Livsforsikring 1,189,000 Kr., og endelig det nu oprettede Ekstrareservefond 1,000,000 Kr. Kursreguleringsfondet, som ikke er medtaget under foranævnte Beløb paa 6,739,000 Kr., udgør ca. 818,000 Kr. Endvidere vedtoges Bestyrelsens Forslag om, at Tantième nedsættes fra 10 til 7½ pCt.

»Skandinavia« hævder saaledes sin usædvanlig smukke Position og alt tyder paa, at det vil kunne se Fremtiden i Møde med fuld Fortrøstning.

Baltica

Assurancekompagniet *Baltica* møder i Aar med et smukt Regnskab. Som det vil erindres, afsatte man sidste Aar forlods af Overskudet et Beløb paa ½ Mill. Kr. til et nyt Reservefond, som man kaldte Regnskabsudjævningsreserven. Hertil hensættes i Aar forlods et endnu større Beløb, nemlig 700,000 Kr., saaledes at der nu paa denne Konto i alt er til Raadighed 1,2 Mill. Kr.

Af det tiloversblevne Beløb 1,628,620 Kr., som er 235,000 Kr. større end i Fjor, foreslaas udbetalt i Udbytte til Aktionærerne 595,000 Kr., svarende til 10 pCt. af den indbetalte Aktiekapital. Endvidere foreslaas det, ligesom i Fjor, at anvende 850,000 Kr. til Indbetaling paa Aktiekapitalen, hvorved Aktionærernes Forskrivninger nedsættes fra 11,050,000 Kr. til 10,2 Mill. Kr.

Allt i alt har Balticas Overskud været 435,000 Kr. større end i Fjor, og ligesom i tidligere Aar er der i disse Tal ikke taget Hensyn til Livsforsikringsafdelingen, der har sit særlige Driftsregnskab.

De balliske Assurandører.

Ogsaa Balticas Genforsikringsselskab *De balliske Assurandører* har haft et gunstigt Aar. Her følger man Eksemplet fra *Baltica* og opretter i Aar en særlig Regnskabsudjævningsreserve, som bliver paa 100,000 Kr. Tilbage bliver et Beløb paa 233,264 Kr., og Bestyrelsen vil foreslaa, at der heraf anvendes 80,000 Kr. til Aktionærernes Udbytte, svarende til 10 pCt. af den indbetalte Aktiekapital. I Lighed med i Fjor og i Forfjor vil man foreslaa, at der anvendes et Beløb paa 100,000 Kr. til Indbetaling paa Aktiekapitalen, hvorved Selskabets indbetalte Aktiekapital bliver 900,000 Kr., svarende til 45 pCt. af selve Aktiekapitalen, som er paa 2 Mill. Kr.

D. D. P. A.

Det danske Petroleum-Aktieselskab har holdt Generalforsamling under Ledelse af Højesterelssagfører V. Holten-Bechtolsheim. Formanden, Generalkonsul *Christian Holm*, aflagde Beretning og Regnskab, og oplyste heri, at Aaret har givet et Overskud paa 4,2 Mill. Kr. Man vilde foreslaa, at der til Aktionærerne udbetaltes et Udbytte paa 10 pCt., samt en Bonus paa 5 pCt. hidrørende fra Indtægter ved Selskabets Flaade i udenrigs Fart.

Mest opsigtsvækkende var imidlertid en Beslutning om at henlægge 300,000 Kr. til et særligt, udskillt Fond, der vil faa Navnet »D. D. P. A.s Fond«, og som skal anvendes til samfundsgavnlig Formaal.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Der er stadig intet Tegn til en Forbedring i Forholdene paa de oversøiske Markeder. Tværtimod, følgerne af den manglende Aktivitet paa Kornmarkedet synes at gøre sig gældende med voksende Styrke i Form af uplacerbar Tonnage paa de forskellige Markeder. For Kornlasternes vedkommende er Raterne jo fastlagte i de vigtigste Trades, og hidtil har ingen Reder gaaet under disse Rater, men for alle andre Lasters vedkommende er Ratetendensen svagere.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Som nævnt i Indledningen viser europæiske Kornimportører kun liden Interesse for yderligere Køb, og dette er Grunden til, at Befragtingen fra *St. Lawrence* praktisk talt er gaaet i Staa. Kun en enkelt Baad blev sluttet til Middelhavet til Minimalraten. Man forventer fornyet Aktivitet paa dette Marked i Løbet af kort Tid.

Fra *Northern Range* er det som sædvanligt Scrap-

jernsnoteringerne, der dominerer. Raten ligger uforandret paa mellem 12/- og 13/- afhængig af Størrelsen for Scrap til UK. — Til Japan er Raten nu oppe i 14/- fio. — Londonbefragtere tog en 30.000 Qrs. Baad fra Albany til p. p. UK./Cont. til Minimalraten.

Paa Sukkermarkedet fra Vestindien er Forholdene meget rolige. Raten ligger omkring 13/- à 16/6d. for større Baade til UK./Cont. — San Domingo Lastninger betaler 1/ mindre.

River Plate. Situationen er stadig meget alvorlig for Redere med Tonnage disponibel paa dette Marked. 42 Baade ligger og venter paa Last, og man regner med, at Antallet af fragtsøgende Baade vil være vokset til omkring 80 før Udgangen af indeværende Maaned. I den forløbne Uge sluttedes ikke en eneste Baad til Europa, og der noteres kun en enkelt Ordre for en 5400 Tonner for ult. Juli Lastning. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er der ogsaa kun lidt Forretning. 7000 Tonner sluttedes til 14/6d. til Pacifickysten, men Befragterne byder nu kun 13/6d. til Los

Angeles direkte. Up River/Japan har betalt 15/, hvilket kan gentages.

Vestkysten af Sydamerika. For Nitrate fra Chile til UK./Cont. ligger Raten nominelt omkring 18/6d. — Peru noterer Sukker til UK. til omkring 18/6d., Option Marseilles til 1/- extra.

Nordpacific. Der er stadig en Mulighed for at placere Juni/Julitonnage for Korn til UK. til omkring 18/6d. — Paa Fio. Basis er betalt 19/- for 8800 Toner British Columbia p. p. UK., hvilket kan gentages.

Transpacific Markedet er uforandret støt. Der er kun ringe Bevægelse i Raterne.

Østen/Indien. Disse Markeder er nærmest livløse. Der noteres en enkelt Soyabønneladning til omkring 20/- for Julilastning i Dalny til Rotterdam eller Hamburg.

Saigon Ris noterer kun en lille Ordre for Liverpool direkte til omkring 25/-. Indo-Kina viser ogsaa mindre Efterspørgsel for Anthracittonnage. Til St. Lawrence noteres uforandret 18/- fio., hvorimod Befragterne kun vil betale 20/- for Juni/Juli Lastning til Frankrig.

Ris Rangoon/Gdynia noteres uforandret i 24/6d. for Juni Lastning.

Fra Indien vises der kun ringe Interesse for Erts-tonnage fra Vizagapatam, der har gentaget 20/- til Workington. Endvidere er der positiv Forretning til Calais til omkring 17/-.

Australien. Dette Marked er helt blottet for Ordre m. H. t. Korn. Redere med disponibel Tonnage har derfor været henvist til at tage Ordre fra Whyalla, der har opnaaet saa lav en Rate som 7/6d. til Japan. Whyalla/Baltimore noteres uforandret i \$ 4.40.

Sydafrika. Heller ikke herfra er der nogen som helst Interesse for Korntonnage. Manganeris Durban/Göteborg-Danzig noteres uforandret i omkring 14/6 à 15/-.

Europæiske Markeder. Udgaende Forretning til Middelhavet er uden væsenlige Forandringer. Wales/Port Said har betalt 6/3d. og Rotterdam/Vestitalien 5/10¹/₂d.

Hjengaaende fra Middelhavet ligger Markedet derimod væsenligt bedre, og for visse Laster har Befragterne været tvungne til at sætte Raterne 2/- à 3/- i Vejret. Grunden hertil maa søges dels i den ringe Mængde Tonnage, der gaar med Kul, og dels i den politiske Udvikling i Spanien, hvor Søfolkenes Forandringer er af en saadan Karakter, at Rederne tvinges til at lægge Skibene op i stor Udstrækning.

Sortehavet noterer stadig forskellige Ordre, som Kul fra Mariupol til Staterne til omkring 11/- og for Pigiron til Japan til omkring 15/6d. — Donau er livløs.

Kul- og Koksrateerne fra England til Danmark ligger noget fastere. For 3000 Tonnere betales nu 4/- med hurtig Losning.

Trælastmarkederne fortsætter med at tage Tonnage til Minimalfragterne.

Timecharter. Vestindiamarkedet er meget stille. For 5000 Toner bydes idag 95 Cts. for Rundtur. For stor Dieseltonnage er der stadig en Del Efterspørgsel, men Tendensen er noget svagere paa Grund af de oversoiske Markeders Mangel paa Forretning. — 12/15 Maaneders Charter er sluttet til omkring 3/9d., Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Da »Queen Mary« sejlede

»Queen Mary«s Afrejse var et uforglemmeligt Skue for de ca. 250,000 Mennesker, som var kommet til Stede fra alle Egne af Landet og endog fra Udlandet. Kæmpedamperen gled langsomt bort fra Kajen og førtes ud paa det aabne Vand af seks Bugserbaade.

Skibet medfører godt og vel 2000 Passagerer og har et Mandskab paa 1000 Mand.

Kaptajn Britten medfører et halvt hundrede Breve og Adresser fra Borgmestre i en Række engelske Byer til Borgmestrene i amerikanske Byer med de samme Navne. Lord Mayoren i London afsender saaledes et Brev til sin Kollega i London i den amerikanske Stat Ontario. Hilsener til Efterkommerne af »Pilgrimsfædrene«, som afsejlede fra Plymouth for at grundlægge De forenede Stater, afsendes fra Borgmestre i Plymouth og Boston i Lincolnshire.

En Del af Passagererne har allerede for seks Aar siden bestilt deres Billetter.

Skibet medfører en Mængde Post og Ekspresgods, deriblandt 10,000 Kasser Whisky.

»Queen Mary« salte ikke Rekord

Paa Grund af 11 Timers Taage henimod Rejsens Afslutning har man opgivet at sætte Rekord paa denne Rejse. Den gennemsnitlige Hastighed paa Rejsens 3. Dag har været 27,12 Knob, og der er trods Taagen tilbagelagt 678 Mil mod 766 Mil Dagen før.

»Queen Mary« brugte 4 Dage 5 Timer 46 Minutter for at tilbagelægge Strækningen fra Bishops Rokk til Ambrose Fyrskib, medens »Normandie« har brugt 4 Dage 3 Timer 14 Minutter paa samme Strækning. »Normandie« har saaledes slaaet »Queen Mary«s Hastighed med 2 Timer 32 Minutter.

Danske Gæster paa »Queen Mary«.

Prins Axel og Kaptajn, Baron Niels Juel-Brockdorff var specielt inviterede til Forevisningen af »Queen Mary« i Southampton.

Kongerejsen til Island

I Begyndelsen af Juli tiltræder Kongeparret Rejsen til Island. Ved denne Lejlighed faar det ny Kongeskib »Dannebrog« sin første Atlanterhavsaab. »Dannebrog« har endnu ikke været udenfor danske Farvande, men da det for et Par Aar siden blev bygget, skete det udtrykkelig

med den Forudsætning, at Skibet kunde benyttes som Repræsentationsskib ogsaa udenfor danske Farvande, og det sker altsaa nu for første Gang, naar »Dannebrog« i Juli stævner ud i Nordatlanten. Det bliver nok en urolig Tur, men Kong Christian er jo sostærk.

Aarhusbugtens Dampskibsselskab's

Likvidation afsluttet

Aktieselskabet Aarhusbugtens Dampskibsselskab i Likvidation holdt i Lørdags Generalforsamling. Likvidator, Købmand H. P. Henriksen, aflagde Beretning. Likvidationsegnskabet balancerede med 6870 Kr. og udviste en Saldo paa 4895 Kr., og Status balancerede med 69,885 Kr. De samlede Aktiver, 69,885 Kr., udloddes til Aktionærerne til en Kurs af 143½ pCt. af Aktiernes nuværende Paalydende, og Aktionærerne faar derved 7—8 pCt. udover Aktiernes Paalydende. Regnskaberne godkendtes.

Aarhusbugtens Dampskibsselskab blev stiftet 1874, og den oprindelige Aktiekapital var paa 250,000 Kr. Den blev senere nedskrevet og var ved Likvidationen kun 550,000 Kr.

Passager-Motorskibet »Hammershus«

30. Maj foretoges en vellykket Prøvetur med Diesel-Motor Passagerskibet »Hammershus«, der af A/S Burmeister & Wain, som Værftets Byggenummer 622, er bygget for Aktieselskabet Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866. Det er klasset i Bureau Veritas med følgende Dimensioner: Længde overall 265' 9", Bredde 40' 0", Sidehøjde til overbrullotonnageste Dæk 23' 6". Bæreevnen paa Passagerfriboord er 565 engelske Vægttons. Passagerantal i Udenrigsfart 344, i Indenrigsfart ca. 900. Bruttotonnage 1775 Tons. Nettotonnage 1078 Tons. Kapacitet af Lastrum 32,414 cubic feet. Kapacitet af kolede Lastrum 1150 cubic feet.

Farten med fuld Last og Passagerer vil være ca. 15 Knob i godt Vejr.

Ved Udformning af Skibets Linier er der taget Hensyn ikke blot til en god Fart, men ogsaa til en god og behagelig Stabilitet, saaledes at Skibets Bevægelser i Søen under Rejsen til Bornholm, der om Vinteren kan foregaa under ugunstige Vejrforhold, ikke generer Passagererne mere end nødvendigt.

M/S. »Hammershus« er helt igennem Skibet af 1936, saavel hvad Ydre som Indretning og tekniske Installationer angaar.

Statsbanernes nye Bilfærge

Den 1. Maj skulde Aalborg Skibsværft have haft Statsbanernes Bilfærge til Storebelloverfarten klar til Stabelafløbning. Som Følge af de fem Ugers Lockout har det ikke været Værftet muligt at faa Baaden i Vandet til den fastsatte Tid. Nu er Arbejdet dog omsider saa vidt fremme, at Søsætningen nu vil finde Sted i Løbet af ganske kort Tid. Netop i disse Dage slaas de sidste Nitter fast, og Færgen mangler saaledes kun at blive monteret indvendig og faa Maskiner installeret.

Korn og Skibsfarten

Kornhøsten i Aar bliver næppe saa stor som i Fjor, og i Skibsfartskreise er man meget interesseret i at høre Nyt desangaaende. I norske Blade har det været nærmere omtalt, om det ikke snart vil komme Fart i Hvedetransporterne. Det er endnu ikke Tilfældet, idet Varemærkerne er meget stille og Kornbefragtningen ligesaa.

I Australien venter man f. Eks. kun en Høst, der er $\frac{2}{3}$ af forrige Aars. I England og Nordeuropa er Ud-sigterne heller ikke saa gode som i Fjor, men det er dog endnu for tidligt at tale om det endelige Resultat, der i høj Grad afhænger af, hvordan Sommeren bliver. Australien har solgt Størsteparten af Hvedeoverskudet, og Kanada har en Eksportbalance paa 26 Millioner Quarters. Ogsaa i Donaulandene er der et Eksportoverskud, der venter paa Købere; for Sovjetrusland afhænger ogsaa meget af Sommeren, men foreløbig sælger Sovjet Byg, og det samme gør Canada. Argentinas Majshøst anslaaes til 42 Millioner Quarters, hvad der ikke er daarligt, men i Fjor var Majshøsten dog over 50.

Norsk Søulykke

Lloyd meddeler fra Stavanger, at den hollandske Damp-er »Westplein« paa 58 Gr. 38 Min. n. Br. og 4 Gr. 22 Min. ø. L. fra en Redningbaad, der bar Navnet »Hogstad«, Bergen, har oplaget den norske Damp-er »Hogstad«s Kaptajn. Damp-eren »Hogstad« var paa 790 Ts. Kaptajnen fortæller, at Mandskabet gik i den ene Redningsbaad, men denne kæntrerede. Kaptajnen var kommen om Bord i en anden Redningsbaad, og det lykkedes ham at holde den paa ret Køl til Trods for, at Søen var meget haard. Kaptajnen var meget medtaget af det kolde Vejr paa Soen. Senere telegraferer den tyske Damp-er »Helene«, at den har reddet fem Mand af »Hogstad«s Besætning.

Skal »Herzogin Cecilie« bjerges?

Kaptajn *Sven Erikson*, Fører af den store Sejler »Herzogin Cecilie«, som strandede den 25. April ved Salcombe, vil nu forsøge at skaffe Midler til Bjergning og Reparation af Skibet. Rederen, Kaptajn *Gustaf Erikson*, har givet sit Bifald hertil, samt, hvis Bjergningen lykkes, sit Tilsagn om vederlagsfrit at medtage 6 til 10 britiske Elever paa hver fremtidig Rejse, Skibet gør. Eksperter skal først undersøge Mulighederne for Bjergning og Reparation, for Midlerne samles ind.

Enestaende Fangst

En færøsk Hvalfangerbaad skal, ifølge Meddelelse fra Thorshavn, have fanget en Sparmacet-Hval, i hvilken fandtes Ambra til en Værdi af 300,000 Kr., men det er dog et Spørgsmaal, om den fundne Ambra har blot tilnærmelsesvis en saadan Værdi.

Kronborgmuseet

har udsendt Beretning for Regnskabsaaret 1935—36, hvori det bl. a. hedder: Regnskabsaaret 1935—36 var som sine

Forgængere bragt Kronborgmuseet værdifulde Forøgelser gennem Gaver. Blandt de værdifulde skal især nævnes d'Agars smukke Portræt af Kong Frederik V, fra Generalkonsul Johan Hansen en interessant gammel Tegning af den ældste Sukkermølle paa St. Croix og fra Direktør Vilhelm Vilstrup, Kolding, nogle smukke Fotografier fra den gamle danske Besiddelse »Christiansborg« paa Guineakysten. Af Minder om den nyere Sejlskibsfart skal nævnes en Model af Fregatten »Valkyrien«, bygget i Liverpool 1882, senere tilhørende Rederiet A. O. Andersen & Co., der i 1915 afhændede Skibet til et Partsrederi med Dir. A. O. Andersen som en af Parthaverne. Modellen er skænket af Fru Direktør A. O. Andersen. Ogsaa ved Køb er tilgaaet adskilligt værdifuldt Materiale. Museumsbesøget har været i stadig Stigning. I Regnskabsaaret 1934—35 opnaedes et Besøg af 38.667, hvilket da var Rekord, men i dette Aar har ikke mindre end 46.320 set Museet, fordelende sig mellem 32.161 betalende og 14.159 gratis besøgende, altsaa en Stigning paa ca. 20 pCt. i Forhold til den hidtidige Rekord. Som i tidligere Aar har Museet staaet i kollegial Forbindelse med danske og fremmede Museer, især Søfartsmuseer. Museet udtaler sin erkendtlige Tak til enhver Bidragyder og alle, der paa forskellig Vis har ydet Museet deres Hjælp.

Mandskabsforholdene i U.S.A. i 1935

Som Følge af det forøgede Antal Skipsanløb er Antallet af paa- og afmønstrede Sømand i de fleste Havne i Amerika øget noget. Tallene er saaledes for de forskellige Havne (i Parentes Tallene for 1934):

	Paamønstret	Afmønstret
New York	1365 (1076)	1268 (846)
Boston	85 (69)	103 (120)
Philadelphia	326 (252)	353 (252)
Baltimore	205 (299)	275 (295)
Newport News	43 (44)	64 (34)
Norfolk	340 (260)	248 (221)
Savannah	50 (21)	43 (25)
Mobile	118 (94)	119 (56)
New Orleans	630 (513)	745 (516)
Port Arthur	12 (16)	8 (14)
Galveston	48 (23)	38 (34)

Ialt i samtlige Havne, ogsaa de ikke her anførte 3290 3287

Naar flere Havnebyer har haft adskilligt flere Afmønstrengere end Paamønstrengere er det formodentlig foraarsaget af de en Tid paa Aaret herskende vanskelige Bemandingsforhold, som faar mange Skibe til at tage de arbejdsvillige nye Mandskaber direkte om Bord i sidste Øjeblik inden Afgangen.

Skibsfarten paa Leningrad

Fra Leningrad Havn afgik i 1935 ialt 1824 Skibe med ialt 2,286,257 NRT., fordelt paa følgende Lande:

	Antal	N. r. Ton
Sovjet	639	1,015,326
Tyskland	553	636,946
Sverige	131	125,548
England	44	117,582
Danmark	133	111,905
Finland	193	66,703
Letland	36	65,013
Holland	23	46,385
Norge	23	34,936
U.S.A.	9	28,389
Esland	36	19,280
Frankrig	2	15,108
Grækenland	1	2,462
Østrig	1	134

Japanske Søfolk kræver højere Hyre

»Japan Weekly Chronicle« meddeler, at Baka Afdelingen af Sømandsorganisationen kræver højere Hyrer for saavel Matroser som Styrmand. Kravet gaar ud paa en Forøgelse fra 5 til 15 Yen pr. Maaned.

Landgangstilladelse for Søfolk i Sovjethavne

Foranlediget af, at et norsk Tankskib nylig har anløbet Havnen Poti i Sovjetrusland uden at være forsynet med de foreskrevne Legitimationspapirer, har de sovjetrusiske Legationer henledt Opmærksomheden paa, at Sømand, som mangler saadanne Papirer, vil blive nægtet Adgang til at gaa i Land i Sovjets Havne.

Til nærmere Forstaelse af denne Bestemmelse tjener, at Søfartsbøger for de underordnede og Certifikater for de overordnede om Bord maa være forsynet med Indehaverens Fotografi, hvis han ønsker Landgangstilladelse.

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 • TLF.: C. 7809

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANNETABLERET 1879
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AABENRAA

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

AALBORG

CHR. JENSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon: 2256
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

FREDERICIA

JULIUS MORTENSENINDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLAET 1878)**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

KJØGE

RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORGTelefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»MARITIME«**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

KORSØR

JOHS. UTZONEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**P. JØRGENSEN & CO.**SKIBSMÆGLERFORRETNING
Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØRTelegram-Adresse: JØRGENSEN Telefon: 6 (3 Linier)
The BOE Code Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

NØRRESUNDBY

N. C. BACHEDSV. 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 3

CARL HASSAGER & COIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. "Hassager"
Statstelefon 17

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON:
386 & 786 TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

Visering af Sundhedspas til Spanien

Det spanske Udenrigsministerium meddeler, at Præsentationen af viseret Sundhedspas er obligatorisk for Skibe, som anløber spanske Havne, uanset om de lossere eller ikke.

Nye Kort

Det kongelige Søkorts Arkiv har udsendt to nye smukke Kort i den sædvanlige eksemplariske Udførelse, denne Gang over den sydlige Del af Lille Bælt og af Guldbog-sund.

Bulgarsk Rute i Østersøen

Man gør sig i Bulgarien store Anstrengelser med Organisationen af Landets Skibsfart. Det største bulgarske Rederi, der er oprettet i 1894, har saaledes fornylig udvidet sin Fart til Ægypten og Palæstina, hvorved Fragt-indlægten gaar til Landet i Stedet for til fremmede Rederier. Man gør nu Propaganda for, at dette Rederi skal etablere en Rute til Østersøen i Samsejling med et jugoslavisk Rederi.

For at støtte den bulgarske Skibsfart, vil Regeringen fra denne Maaned af regne fritage alle bulgarske Skibe for at betale Havneafgifter etc. i bulgarske Farvande.

Nyt Skib til Lauritzens Rederi

Til Skibsreder I. Lauritzen, København, søsattes forleden det tredje af de 5 Skibe, som bygges paa Helsingør Skibsværft. Det er Fragt-Dampskibet »Laila« paa 2900 Tons og Søsterskib til »Marna«, som forleden paa sin Jomfrurejse passerede Helsingør paa Rejse fra Finland til England. Det andet af Skibene »Sessa« er under Udrustning, og det vil være færdigt til Aflevering i sidste Halvdel af denne Maaned.

De sidste Hjuldampere

Hjuldampere er ved at forsvinde her hjemme. Der er snart ikke flere tilbage i det danske Skibsregister. I Afdelingen for Handelsfartøjer findes endnu kun den kendte »Hjejlen« af Silkeborg, bygget i København 1861 — Danmarks ældste Dampfærge — samt »Fritz Juul« af Svendborg, der er bygget i København 1883. De er begge helt smaa — maaler kun 39 og 37 T. Br.

I Afdelingen for Statens Skibe har der hidtil været ikke saa faa Hjulfærger, men de er nu snart alle sendt til Ophugning. I den nye Skibsliste er der kun 3 tilbage: »Store Bælt« af Korsør — 1114 Br. — bygget af B. & W. 1900; »Kronprins Frederik« — 414 Br. — bygget i Helsingør 1898, samt »Thyra« — 494 Br. — bygget af B. & W. 1893.

»Irland«s Bjergning vækker Opsigt paa Assurance-Markedet

Bjergningen af det danske Motorskib »Irland«, der efter at være strandet paa Norrskär ud for Vasa den 11. November i Fjor, er nu tilendebragt. Det viser sig at blive Skib igen, hvilket har vakt en hel lille Sensation paa Assurancemarkedet i London.

Straks efter Strandingen blev »Irland« hos Lloyds noteret til en Reassurancekurs af 15 Guineas pr. 100 Pd. Sterling; efterhaanden som der indløb daarligere Efterretninger om Skibets Stilling, steg Noteringen til 70 og tilsidst til 80. Her stod den, da Bjergningsarbejdet den 27. December i Fjor blev indstillet for Vinteren. Ved Meddelelsen herom blev »Irland« trukket ud af Markedet.

Der er næppe Tvivl om, at de Assurandører, der har faaet en Præmie af 80 Guineas for at overtage et Assurancebeløb af 100 Pd. Sterling, har gjort en god Forretning, og saa vidt det forlyder, har der været afsluttet enkelte Forretninger til denne Kurs.

Officiel Meddelelse

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler:

»Dansk Dampet »Dania«, Dybgaende 4.6 m, rapporterer at have tøret en Undervandshindring ca. 150 m SØ. ½ Ø. af 2-Kosten paa Hilda-Grund ved Falsterbo Rev, samt 4 Sm. N.t.V. af Falsterbo Rev Fyrskib at have opfisket en drivende Pram, Længde 17 Fod, Brede 4½ Fod. Prammen er hvidmalet udenbords og blankskrablet indvendig.«

Smuk Gestus

Den bekendte græske Shippingmand *Eugen Eugenides* arrangerer paa Saloniki-Udstillingen, der varer fra 6.—26. September i Aar, en Udstilling af danske Fabrikater. Han bekoster selv Pavillon og Transport af Udstillingsgenstandene.

Skonnert med kvindelig Besætning paa Grund

Et af de smaa tyske Skoleskibe med kvindelig Besætning, Skonnerten »Edith«, gik Søndag Morgen paa Grund ved Dragør Sandrev.

Svitzers »Bien« afgik straks fra Helsingør for at assistere, men inden den var naaet frem, var »Edith« kommet flot og fortsatte sit Krydstogt i danske Farvande.

Skibet har 14 unge Piger om Bord som Besætning.

Suez-Kanalafgifterne sættes ned

Direktionen for Suez-Kanalselskabet meddeler, at der fra 1. Juli i Aar finder en Nedsættelse Sted af Taksterne for Passage gennem Suez-Kanalen. Disse vil herefter blive beregnet til 7 sh pr. Suez Reg. Ton for lastede Skibe og Halvdelen for Skibe i Ballast.

Den nuværende Takst, som har været i Kraft siden Juli i Fjor, var 6 d mere pr. Suez Reg. Ton.

»Bail at Custom House«

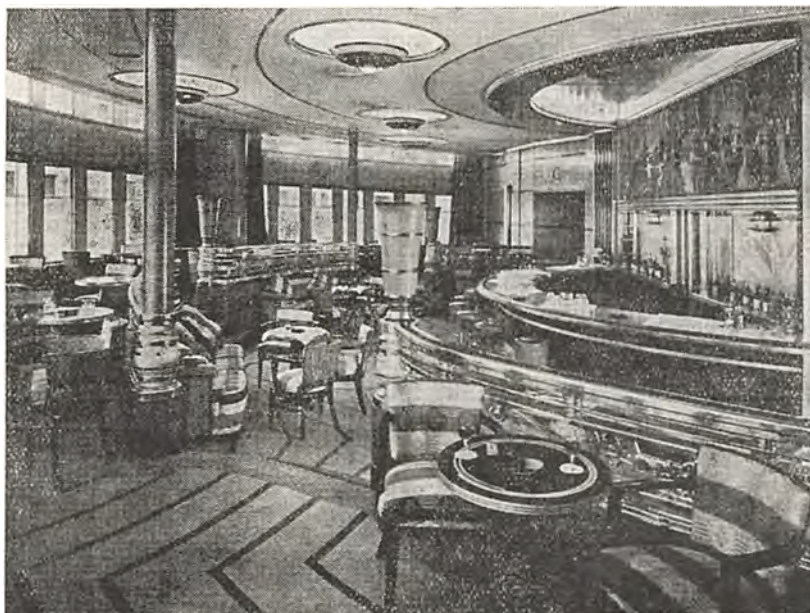
Under Losning af Trælaster i Amsterdam blev et Skib for nogen Tid siden debiteret med Fl. 20.— for »bail at Custom House«. Da Nordisk Skibsrederforening ansaa den Chargering for altfor høj, tog den Sagen op med vedkommende Mæglerfirma, som refunderede en Del af Beløbet. Skønt det jo kun drejede sig om en Bagatel, bør man dog være opmærksom paa, at denne Post ellers kun betales med Fl. 12,60, og i Rotterdam kan den overhovedet ikke anføres.

Med Carlsberg om Bord paa »Queen Mary«

Noget af det, der har imponeret mest af Udstyret paa »Queen Mary«, er den saakaldte »Observation Lounge« — »Solskinsbaren« —. Fra Vinduerne er der Udsigt over Kæmpedamperens elegante Promenadedæk og videre ud over Havet.

Der er næppe nogen Tvivl om, at dette hyggelige Samlingssted omgaaende er blevet populært blandt »Queen Mary«s Passagerer, da Skibet startede paa sin Jomfrurejse den 27. Maj fra Europa til Amerika. Der vil utvivlsomt blive drukket mungen en Drink ombord i »Queen Mary«s »Solskinsbar«.

Carlsberg er det eneste danske Øl ombord paa Kæmpedamperen, og det faas baade paa Flaske og fra Fad.



Gruppdeling af Italiens Skibsfart

Efter flere Konferencer mellem Repræsentanter for de italienske Rederier er flere smaa Rederier bleven sammen-sluttet og Passager- og Fragtskibsfarten bleven delt i 4 Grupper, saaledes at Selskabet »Italia« fra Genua skal vare-lage Trafiken til Nord- og Sydamerik, »Lloyd Triestino« fra Triest med Brindisi som Mellemstation Trafiken paa Li-nierne til Afrika, Asien og Australien samt endeligt »Tir-renia« Selskabet fra Neapel og »Adriatica« fra Venedig Trafiken paa Middelhavsrueterne, i Sortehavet og Trafiken paa Nordeuropa.

Agentsalær i Tillæg til edsvoren Mægleres Gebyr i franske Havne

Der er fornylig afsagt en fransk Appelretsdom for, at Befragterne ikke kan belaste Skibet med mere end den edsvorne Mægleres Gebyr i franske Havne, selv om Skibet konsigneredes til en Agent, som ikke selv kan klarere Ski-bet paa Toldboden og derfor maa benytte edsvoren Mæg-ler.

Nordisk Skibsrederforening meddeler i sit sidste Cirkulære om et andet Tilfælde, hvor Befragterne igen har be-nyttet Agenter, som ikke var edsvorne Mæglere, og hvor Rederiet blev belastet baade for Mæglergebyr og Agent-salær. Da Disputer i Folge Certepartiet skulde afgøres ved

Voldgift i London, blev Sagen i dette Tilfælde taget op der. Voldgiftskendelsen er nu afsagt helt i Rederiets Favør.

Det viser sig, at der endnu af og til gøres Forsøg paa at faa Rederne til at betale baade Agentsalær og Mæglergebyr, men Nordisk Skibsrederforening henstiller til Rederne at modsætte sig disse Forsøg paa at omstyrte Resultatet af den principielle Dom, der tidligere er opnaaet.

PERSONALIA

40 Aars Jubilæum

Maskinmester *Aage Gjellerup* fejrede 2. Juni 40 Aars Dagen for sin Ansættelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Han begyndte i Maskininspektionen, kom et Aars Tid efter ud med »Ficaria«, blev Undermester i 1900, Førstemester i 1912, og nu gør han Tjeneste som Førstemester i »Aarhus«.

25 Aars Jubilæum

Maskinmester *August Pedersen* kan den 8. Juni fejre 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S.

1911 ansattes han som Assistent i S/S »United States« og blev 1913 forfremmet til Undermaskinmester. Han var sidst ansat i S/S. »Bergenshus«.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdal«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautica«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 2. JUNI 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten udg.
s.s. *Aalborg*, afg. Burntisland 1.6.
s.s. *Aalborghus*, i Dok i Helsingør.
s.s. *Aarhus*, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Massana 27.5.
m.t. *Aase Mærsk*, pass. Cap Vincent 21.5.
s.s. *Aase*, pass. Gibraltar 20.5.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, afg. Genoa 29.5. til Bogaz.
s.s. *Agnete*, pass. La Coubre 22.5.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Danzig 21.5.
s.s. *Alabama*, afg. Las Palmas 26.5. til Madeira.
m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Alfa*, pass. Dungeness 26.5.
s.s. *Algarve*, ank. Kbhvn. 23.5.
s.s. *Alice*, pass. Skagen 22.5.
m.s. *Almena*, afg. Helsingør 20.5. til Uuras.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. Rotterdam 30.5. udg.
s.s. *Alssund*, Clemmen Nielsen, ank. Norfolk V.a. 31.5.
s.s. *Amalienborg*, oplagt i Aalborg.
m.s. *Amerika*, J. Borch, afg. Kingston 27.5. til London hjg.
m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Buenos Aires 21.5.
m.s. *Anna Mærsk*, ank. Manila 5.5.
s.s. *Anna*, ank. Viborg 26.5.
m.s. *Annam*, V. Kragelund, ank. Hamburg 26.5.
s.s. *Anne*, pass. Spurn Hd. 21.5.
m.s. *Argentina*, ank. Moss 27.5.
m.s. *Arizona*, ank. Rosario 17.5.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Quebeck 20.5.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Houston 1.6. til Galveston.
m.s. *Asia*, H. S. Hansen, ank. Kolsichang 17.5.
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Almeria 30.5.
s.s. *Aslaug*, pass. Helsingør 23.5.

m.s. *Asnæs*, i Antwerp.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, ank. Manilla 28.5.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Leningrad 1.6. til Ghent.
m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, ank. Nakskov 16.5.

B

s.s. *Baira*, i Kbhvn.
s.s. *Bellona*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, i Kbhvn.-Fyn-Falster-Langeland Ruten.
s.s. *Bergenhus*, i Stellan-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Corpus Christie 10.5.
s.s. *Bes*, forv. afg. Danzig 2.6.
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Belfast 22.5.
s.s. *Betty*, pass. Douala 19.5.
s.s. *Birgit*, ank. Preston 29.5.
s.s. *Birgitte*, ank. Helsingør 20.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Mobile 1.6. til Romana.
s.s. *Bodil*, ank. Southampton 25.5.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Ventspils 1.6.
m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, ank. Nakskov 26.5.
m.s. *Bornholm*, P. H.-Petersen, afg. New York 26.5.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Kbhvn. 2.6.
s.s. *Brazilien*, ank. Buenos Aires 25.5.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Skellefteå 30.5.
s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, afg. Gdynia 30.5. til Lorient.
s.s. *Britta*, afg. Mantyluoto 25.5.
s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Brosund*, P. L. Hansen, ank. Havana, Cuba, 31.5.
s.s. *Brynhild*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *Chr. Holm*, forv. Ank. Canaris 30.5.
m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Port Alfred 30.5. til New York.
m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.

s.s. *C. P. A. Kock*, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo-Ruten.
 m.s. *California*, ank. Buenos Ayres 22.5.
 m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. Hull 29.5. hjg.
 s.s. *Carmen*, pass. Skagen 26.5.
 m.s. *Caroline Mærsk*, afg. Port Arthur 9.5.
 s.s. *Charkow*, i Kbhvn.
 m.t. *Chastine Mærsk*, afg. Manila 19.5.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, afg. Dakar 16.5. til Melbourne udg.
 s.s. *Christiansborg*, afg. New York 23.5.
 s.s. *Cimbria*, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, ank. Riga 29.5.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Port Talbot 30.5. til St. Louis du Rhone.
 m.s. *Columbia*, S. Norregaard, ank. Montreal 31.5.
 s.s. *Cornelia*, afg. Alexandria 22.5.
 s.s. *Cyrl*, ank. Ystad 1.6.

D

s.s. *Dagmar*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, afg. Pateniemi 26.5.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Singapore 28.5. til Manila.
 s.s. *Delaware*, ank. Oslo 24.5.
 s.s. *Diana*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dania*, ophuggel.
 m.s. *Danmark*, i Dok i North Shields.
 s.s. *Dorrit*, ank. Lisbon 26.5.
 s.s. *Douro*, ank. Klehren 26.5.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Dronning Alexandria*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-Island.

E

s.s. *Ebba*, pass. Dugeness 26.5.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, pass. Ushant 26.5.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Gdynia 21.5.
 s.s. *Egholm*, ank. Aarhus 19.5.
 s.s. *Elic*, ank. Huelva 26.5.
 s.s. *Elisabeth M.*, ank. Pgwash 14.5.
 s.s. *Ella*, i Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Kbhvn. 1.6.
 s.s. *Elsborg*, ank. La Seyne 21.5.
 s.s. *Else*, ank. Kemi 27.5.
 s.s. *Emanuel*, afg. Kbhvn. 27.5. til Archangel.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Tunis 22.5.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Hongkong 6.5.
 s.s. *Energi*, ank. Archangel 31.5.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, forventes Bayonne 4.6.
 s.s. *Enigheden*, pass. Honningsvaag 31.5.
 s.s. *Erindring*, pass. Honningsvaag 31.5.
 s.s. *Erna*, i Esbjerg 23.5.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, pass. Gibraltar 31.5. p. R. t. Havre.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Savonna 24.5.
 s.s. *Esther Maria*, Timecharter U. S. A.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, afg. Tyne 28.5.
 s.s. *Estrid*, afg. Port Bouet 14.5. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. Los Angeles 26.5.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sonderjydske Havne.
 m.s. *Fano*, pass. Helsingør 23.5.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Hungerburg 27.5.
 m.s. *Fionia*, ank. Naskov 23.5.
 s.s. *Flora*, i Kbhvn.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kemi 2.6.
 s.s. *Fredensborg*, pass. Kbhvn. 1.6.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Tyne 31.5.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Freya*, afg. Marseilles 18.5. til Nimour.
 s.s. *Frode*, afg. New Orleans 21.5. til Norfolk V.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, ank. Albany 26.5.
 s.s. *Gerda*, afg. Hernøsand 25.5.
 s.s. *Gerd*, pass. Gibraltar 21.5.
 m.s. *Gertrude M.*, ank. Kobe 22.5.
 s.s. *Gorm*, afg. Gdynia 25.5. til Aarhus.
 s.s. *Grete*, ank. Valencia 14.5.
 s.s. *Gronland*, A. B. Meinertz, ank. Bremen 1.6.
 s.s. *Gudrun*, afg. Dakar 2.5.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Rotterdam 13.4.
 s.s. *Gunhild*, afg. Goole 21.5. til Hamburg.
 s.s. *Gunver*, ank. Port Vendres 30.4.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Port Lyauley 22.5.
 s.s. *Gyda*, pass. Gibraltar 21.5.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Istanbul 1.6.

H

s.s. *Hafnia*, forventes Kbhvn. 6.6.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Boness 2.6.
 s.s. *Hans*, From, paa Rejse fra Æbeltoft til Kbhvn.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Grangemouth 16.5.
 s.s. *Harald*, ank. Gdynia 21.5.
 s.s. *Harriet*, pass. Brunsbüttelkoog 25.5.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle-Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Kemi 23.5.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Frederikshavn 17.5.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Durban 18.5.
 m.s. *Herdis*, pass. Gibraltar 20.5.
 s.s. *H. H. Petersen*, afg. Sannesjøen 29.5.
 s.s. *Hilde*, pass. Gibraltar 20.5.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Murmansk 15.5.

I

m.s. *India*, S. Krarup, pass. Niton 31.5. p. R. t. Panama Kanalen.
 m.s. *Indien*, A. Bronér, afg. Santos 1.6.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Antwerp 31.5.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aalborg 18.1.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Hamburg 20.5.
 s.s. *Inger*, ank. Purfleet 25.5.
 s.s. *Inger Toft*, i Kbhvn.
 s.s. *Irene Maria*, ank. Bordeaux 29.5.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. Kbhvn. 23.5. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Tampico 19.5.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Leningrad 1.6. til Ghent.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Antwerp 18.5.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Penang 1.6. til Aden.
 s.s. *Jenny*, ank. Las Palmas 22.5.
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Ushant 19.5.
 s.s. *Johanne*, pass. Teneriffe 24.5.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Norfolk 20.5.
 s.s. *Jonna*, afg. Emden 24.5.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jutlandia*, S. Kolls), ank. Bangkok 25.5.
 s.s. *Jutta*, pass. Helsingør 25.5.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 1.6.

K

s.s. *Karen Toft*, forv. ank. Immingham 3.6.
 s.s. *Karla*, pass. Cavociro 22.7.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, ank. Antwerp 22.5.
 s.s. *Kentucky*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Tanamo 19.5.
 s.s. *Kirsten*, ank. Hernøsand 20.5.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, afg. Troon 28.5.
 s.s. *Knud*, ank. Danzig 22.5.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Samsø-Odense-Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, afg. Penang 29.5.
 s.s. *Laura*, pass. St. Thomas 15.5.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Svendborg 1.2.
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Gdynia 22.5.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Leith 28.5.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Duston 16.5.
 s.s. *Lifland*, L. Harlmann, afg. Montreal 20.5.
 s.s. *Lilian*, ank. Rotterdam 26.5.
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 2.6.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Grenaa 28.5.
 m.s. *Louisiana*, forv. afg. Santos 27.5.
 m.s. *Lundby*, Lund, pass. Martin Garcia p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Lynæs*, pass. Dunnet Head 2.6.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Ruten.
 s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordshavne.
 s.s. *Magnus*, afg. Tallinn 30.5.
 s.s. *Maine*, afg. New York 16.5.
 s.s. *Maja*, afg. Kotka 20.5.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, ank. Manila 31.5.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Sabang 28.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Marseilles 27.5.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Antwerp 2.6.
 s.s. *Marie*, afg. Liverpool 13.5.
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Ostermoor 20.5.
 m.s. *Marocco*, afg. Kbhvn. 29.5.

s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Helsingfors 30.5.
 s.s. *Maryland*, afg. Buviken 26.5.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. New York 12.5.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Djibouti 29.5. til Colombo.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Dok i Nakskov 23.5.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, afg. Danzig 26.5. til St. Nazaire.
 s.s. *Najaden*, afg. Bouater 25.5.
 s.s. *Nancy*, ank. Tyne 25.5.
 s.s. *Nautic*, pass. Øland 26.5.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Luleå 1.6.
 s.s. *Nelly*, ank. Kotka 26.5.
 s.s. *Nerma*, ank. Halmsund 26.5.
 s.s. *Neveda*, afg. Newcastle-on-Tyne 15.4.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, anf. Swansea 21.5.
 m.s. *Niels Mærsk*, afg. Shanghai 17.5.
 s.s. *Niobe*, ank. Kbhvn. 26.5.
 s.s. *Nidaros*, i Kbhvn.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Lødingen 29.5.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. New York 20.5.
 m.s. *Nordbo*, ank. Tirks Is 15.5.
 s.s. *Nordborg*, ank. London 1.6.
 s.s. *Norden*, ank. New York 15.5.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Los Angeles 14.5.
 m.s. *Nordhavet*, ank. New York 22.5.
 m.s. *Nordhval*, afg. New Westminster 21.5.
 m.s. *Nordkap*, afg. New York 21.5.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 5.4.
 m.s. *Nordpol*, afg. Iquique 22.5. til Hawaii.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Casablanca 26.5.
 m.s. *Normandiet*, K. H.-Petersen, ank. Tabou 2.6.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, rapp. 50 m SSV for Lands End 23.5.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. London 23.5.
 m.s. *Olympia*, H. C. Røder, ank. Barcelona 1.6.
 m.s. *Oregon*, afg. Buenos Aires 14.5.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Gdynia 31.5.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, ank. Los Angeles 26.5.
 s.s. *Paris*, Larsen, pass. Kbhvn. 30.5.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 m.s. *Peru*, A. Berg, pass. Cape of Good Hope 23.5. til Dakar.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Baltimore 22.5.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, under Lastning i Aalborg.
 s.s. *Primula*, i Dok i Helsingør 22.5.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Goole 2.6.

R

s.s. *Riga*, afg. Odense 30.5.
 s.s. *Randi*, pass. Dungeness 24.5.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Kbhvn. 23.5. til Hamburg.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.
 s.s. *Rita*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Reval*, ank. Kbhvn. 31.5.
 s.s. *Rosenborg*, ank. London 27.5.
 s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Saigon 22.5.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Dakar 27.5.
 s.s. *Scandia*, forvntes Nordenham 5.6.
 s.s. *Scotia*, ank. Rotterdam 2.6.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Riga 27.5.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Shanghai 23.5.
 m.s. *Sian*, Chr. Nielsen, afg. Brisbane 23.5. til Kohnsichang.
 s.s. *Signe*, ank. Helsingør 21.5.
 s.s. *Sigrun*, afg. Danzig 23.5. til Preston.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Huelva 22.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2. 6. 36

LONDON	22,40	MADRID	61,40
NEWYORK	449,25	AMSTERDAM	303,40
BERLIN	180,50	STOCKHOLM	115,65
PARIS	29,65	OSLO	112,70
ANTWERPEN	75,85	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	145,10	PRAG	18,75
ROM	86,00	WARZAWA	84,50

s.s. *Skaane*, Georg Kyhn, ank. Garston 29.5.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Danzig 1.6.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, pass. Flores (Azorerne) 31.5.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Sagua 18.5.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 29.5.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Aalborg 28.5.
 s.s. *Stjerneborg*, ank. New York 30.5.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Methil 31.5.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svanhild*, afg. Warrington 26.5.
 s.s. *Svava*, i Randers.
 s.s. *Scandia*, afg. Bottom Rouge 29.5. til England.
 s.s. *Stella*, pass. Christobal 14.5.
 m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Gøteborg 31.5.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Helsingør 9.5.
 s.s. *Soborg*, pass. Dover 2.6.
 s.s. *Sønderjylland*, i Dok i Kbhvn. 23.5.

T

s.s. *Taarnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, afg. Santos 26.5.
 m.s. *Tasmania*, H. Barfoed, ank. Bunbury 24.5.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Krik 3.6.
 s.s. *Tekla*, ank. Helsingør 20.5.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Køge 3.6.
 s.s. *Tennessee*, afg. New York 16.5.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tonking*, N. Wolff-Jørgensen, ank. Bremen 29.5.
 s.s. *Tove*, ank. London 21.5.
 s.s. *Tovelil*, ank. Bilbao 29. 5.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Hull 2.6.
 s.s. *Tula*, afg. Kbhvn. 25.5.
 m.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 28.5. till New York.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, afg. Santos 15.5.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Annotobay 24.5.

V

s.s. *Vendia*, forventes Nørresundby 5.6.
 s.s. *Viborg*, ank. West Hartlepool 2.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Gdynia 21.5.
 s.s. *Victoria*, ank. Burntisland 1.6.
 s.s. *Viola*, afg. Antwerp 19.5. til Hamburg.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Virginia*, afg. Tyne 2.5.
 s.s. *Vistula*, i Dok i Helsingør.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, afg. Leningrad 31.5. til Nørresundby.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Drammen 29.5.

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
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 » »

**Weioliin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43**KAAS & SØRENSEN**

INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission**G. E. OLSEN**Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELINGØR**
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.: "Holmøld"
Amaliegade 38

Brug

**Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende RederViking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
MarinekikkerterIndehavere:
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

CADENIUS & GRAHN ¹/_B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1681

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

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.**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. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Bae Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. ¹/_BSKIBSMÆGLERE
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

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.**WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 4. Juni 1936.

Nr. 22.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Eukelte 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.

1503. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 22/1626. Stockholm 1936.)

Omkring den 12. Juni d. A. vil Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 09' E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler bliver uforandret, men Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.

1504. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm—Lindarängen. Oplysning om Luftfyr.

(U. f. s. Nr. 22/1733. Stockholm 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 20/1385 1936 meddeles, at det deri omtalte Luftfyr paa c. 59° 20',₄ N. 18° 08',₀ E. er midlertidigt og nedlægges efter den 1. Juli d. A. (E. f. S. Nr. 20/1385 1936.)

1505. Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebugt. Nyt Løb. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 22/1625. Stockholm 1936.)

I Forbindelse med Aabningen af et nyt Løb mellem *Eggegrund* og *Petres bank* er foretaget nedennævnte Forandringer i Afmærkningen:

1. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 2 Balloner paa 60° 46',₇₈ N. 17° 35',₆₀ E. er ombyttet med en sort Stage med hvidt Bælte.

2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost mellem 2 Balloner er udlagt paa 60° 46',₃₅ N. 17° 35',₀₀ E.

3. En sort Stage med 1 Ballon er udlagt paa 60° 44',₅₀ N. 17° 35',₅₀ E.

4. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 60° 44',₁₀ N. 17° 36',₂₀ E. er permanent inddraget.

5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa 60° 43',₃₂ N. 17° 36',₄₅ E.

6. En rød Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt paa 60° 45',₇₅ N. 17° 27',₃₀ E.

1506. Sverige. Bottniske Bugt. Nordvalen Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 22/1732. Stockholm 1936.)

Lystønden *Nordvalen* paa c. 63° 32' N. 20° 48' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 53/3051 1935.)

1507. Sverige. Bottniska Bugt. Östra Kvarken Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 56' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 53/3062 1935.)

1508. Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib. Radiofyr oprettet.

(N. t. M. Nr. 4/18. Tallinn 1936.)
Om Bord i Fyrskibet *Tallinn* paa c. 59° 43',₃ N. 24° 43',₅ E. er oprettet et Radiofyr, hørende til Gruppen *Tallinn—Pakri—Tallinn* Fyrskib.
Bølgelængde: 315,5 kc/s. (951 m). Tønefrekvens: 670 c/s. Rækkevidde: 80 Sm.
Signalet er:

1. Bogstaverne ESF 3 Gange.....	10,0 ^s .
2. Pause.....	1,3 ^s .
3. 14 Streger, hver af 1 ^s . Varighed og med et Mellemrum af 0,3 ^s	17,9 ^s .
4. Pause.....	0,3 ^s .
5. En lang Streg.....	9,5 ^s .
6. Pause.....	1,0 ^s .
7. Bogstaverne ESF 2 Gange.....	10,0 ^s .
8. Pause.....	10,0 ^s .
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Udsendelsestider: Usigtbart Vejr: Hver 6^m, begyndende ved det 2^m, 8^m, 14^m. o. s. v. af hver Time.

Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 12^m og 18^m.

Fra Kl. 0830 til 0900 G. M. T. afgives ingen Radiopejlsignaler, da Stationen i dette Tidsrum staar i Forbindelse med *Tallinn-Kopli* Radiostation. — Endvidere kan Afgivelsen af Radiopejlsignaler for kortere Tid være afbrudt paa Grund af Videreendelse af Nødsignaler.

Radiostationen holder konstant Vagt paa Bølgelængde 500 kc/s. (600 m) i Tiden fra Kl. 0830 til 0900 G. M. T. dog kun for Modtagelse og Videreendelse af Meddelelser, der angaar Skibsfartens Sikkerhed og Fyrskibets egne Meddelelser.

Radiofyret er foreløbig i Virksomhed til Forsøg.

(Kort Nr. 268 og 276.)

1509. Estland. Finske Bugt. Dagö. Kärdlu (Kertel) Red. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 4/19 og 4/20. Tallinn 1936.)

I. Følgende Sømærker er permanent inddraget:

a. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 59° 01' 40" N. 22° 45' 47" E.

b. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 59° 01' 22" N. 22° 45' 36" E.

c. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 59° 01' 02" N. 22° 45' 30" E.

d. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 59° 00' 44" N. 22° 45' 08" E.

e. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 59° 00' 49" N. 22° 45' 39" E.

II. Følgende nye Sømærker er udlagt:

a. En hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tvertræ paa 59° 00' 47" N. 22° 45' 42" E.

b. En hvid- og rødmalet Spirtønde med Ballon over rødt Tvertræ paa 59° 00' 54" N. 22° 46' 14" E.

c. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 01' 02" N. 22° 46' 54" E.

d. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 01' 16" N. 22° 50' 33" E.

III. Nedennævnte Sømærke er flyttet, som følger:

Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 59° 01' 07" N. 22° 45' 39" E. til 59° 01' 03" N. 22° 45' 36" E.

(Kort Nr. 288.)

1510. (P). Letland. Ovisi Fyr W. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 4/17. Riga 1936.)
Som Afmærkning for Vraget *Livonia* er udlagt en Lys- og Fløjtetønde paa c. 57° 34',₃ N. 21° 40',₂ E.
(E. f. S. Nr. 5/186 1932.)
1511. (T). Tyskland. Brüsterort-Riff. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.
(N. f. S. Nr. 22/2219. Berlin 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Brüsterort N.* paa c. 54° 58',₈ N. 19° 59',₀ E. er midlertidig ombyttet med en hvid Baaketønde med N.-Topbetegnelse og mærket „*Brüsterort N.*“.
1512. (T). Tyskland. Greifswalder Oie E. t. N. Tønde midlertidig udlagt.
(N. f. S. Nr. 22/2324. Berlin 1936.)
En hvid Baaketønde med E.-Topbetegnelse og mærket *Greifswalder Oie-Ost* er for Sommeren midlertidig udlagt paa c. 54° 15',₂ N. 13° 56',₉ E., 0,7 Sm E. t. N. for *Greifswalder Oie Fyr*.
1513. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Quitzlas. Afmærkning midlertidig forandret.
(N. f. S. Nr. 22/2324. Berlin 1936.)
Den hvide Baaketønde *Quitzlas-O.* paa c. 54° 23',₅ N. 13° 43',₃ E. er for Sommeren midlertidig ombyttet med en hvid Lys- og Klokketønde mærket *Quitzlas-Ost* og forsynet med E.-Topbetegnelse. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s.
1514. Tyskland. Stralsund N.-lige Indsejling. Bock Bagfyr forandret.
(N. f. S. Nr. 21/2128. Berlin 1936.)
Bock Bagfyr paa c. 54° 27' N. 13° 02' E. er forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 3,₅^s, Mørke 1,₅^s. Formærkelserne sker samtidig i Bagfyr og Forfyr, der har samme Karakter.
(Kort Nr. 291.)

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

1515. (T). Danmark. Sundet. Hollændordyb. Saltholm Flak NW. Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidig.
Den 12. Juni d. A. eller snarest derefter ombyttes uden nærmere Meddelelse Lys- og Klokketønden *Saltholm Flak NW.* paa 55° 42' (40") N. 12° 41' (48") W. midlertidig med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter, men uden automatisk Klokkesignal.
1516. (T). Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyrskib flyttet. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 18/1292 1936 meddeles, at
1. Fyrskibet *Drogden* er flyttet c. 1600 m [S. efter og nu ligger paa 55° 31' 44",₂ N. 12° 43' 03",₂ E.
2. Hvid Lys- og Fløjtetønde „D“, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 3^s, Lys c. 1½^s, Mørke c. 1½^s, er udlagt paa 55° 32' 11",₆ N. 12° 42' 50",₃ E., c. 100 m 270° fra Pladsen for *Drogden* projecterede Fyr.
(E. f. S. Nr. 18/1292 1936. Kort Nr. 285, 249, 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 280. Fyr-Fort. Nr. 296 A og 300. Søm.-Fort. Side 45, Nr. 9 A.)
1517. (T). Tyskland. Lille-Bælt. Flensburg Fjord. Flensburg Fyrskib midlertidig ombyttet.
(N. f. S. Nr. 22/2328. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Flensburg* paa c. 54° 50' N. 9° 54' E. er for et Tidsrum af c. 4 Uger midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet *Reserve Ostsee*, der under Udlægningen er mærket *Flensburg* paa begge Sider af Skroget. Reservefyrskibet viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 15^s. Synsvidde: 12,₅ Sm.

Lufttaagesignal afgives med elektrisk Membran, Tre-Toner hver 30^s. Under-
vandstaagesignal afgives med elektrisk Membran, 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.
Lodstjenesten er uforandret.

1518. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Geltinger Bugt. Jürgens Schott N.
Lystønde. Oplysning om Tøndens Liggetid.

(N. f. S. Nr. 22/2329 Berlin 1936.)

Lystønden *Jürgens Schott N.* paa c. 54° 47' N. 9° 51' E. ligger fremtidig ude
hele Aaret.

(Danske Lods, Side 380.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1519. Sverige. Kattegat. Münster Lodsstation nedlægges.

(U. f. s. Nr. 22/1648. Stockholm 1936.)

Lodsstationen ved *Münster* nedlægges den 1. Oktober d. A.

57° 21',₄₀ N. 11° 57',₄₅ E.

(Kort Nr. 246, 211 og 236. Danske Lods, Side 224.)

1520. Sverige. Skagerrak. Indløbet til Ålstenshamn. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 22/1649. Stockholm 1936.)

En Stage med Kost er udlagt paa 58° 23',₀₇ N. 11° 13',₀₃ E. ved S.-Siden af Braad-
det S. for *Tryggö*.

1521. Sverige. Skagerrak. Hunnebostrand—Ösöfjorden. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 22/1650. Stockholm 1936.)

En Stage er udlagt paa 58° 27',₀₆ N. 11° 17',₀₂ E. ved E.-Siden af 1,5 m Grunden
E. for *Knivsholmen*.

1522. Sverige. Skagerrak. Løbet over Sotefjorden. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 22/1651. Stockholm 1936.)

En Stage med Kost er udlagt paa 58° 30',₅₈ N. 11° 13',₆₀ E. ved W.-Siden af
Grunden *St. Röskärs flack*.

1523. (T). Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Færder Fyr. Taagesignal midlertidig
ude af Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1936.)

Taagesignalet ved *Færder Fyr* paa c. 59° 02' N. 10° 32' E. er ude af Virksomhed
i Tiden fra 1. Juni til 1. Juli d. A.

1524. (P). Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjorden. Okso Fyr. Taagesignal sættes
ud af Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1936.)

Taagesignalet ved *Okso Fyr* paa c. 58° 04' N. 8° 03' E. vil være ude af Virk-
somhed i Tiden fra den 20. Juni til 1. August d. A.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1525. Belgien. Flamske Banke. Lys- og Fløjtetønder flyttet.

(Avis provisoire aux navigateurs. 22. Maj Ostende 1936.)

Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder er flyttet og ligger nu, som følger:

a. *Ostende Bank Ost* paa 51° 17' 28",₂ N. 2° 51' 06" E.

b. *Stroombank* paa 51° 15' 00" N. 2° 51' 10" E.

(Kort Nr. 264.)

1526. **Belgien. Ostende. Radiofyr endnu ikke i Virksomhed.**
 (Avis provisoire aux navigateurs. Ostende, Maj 1936.)
Ostende Radiofyr paa $51^{\circ} 14' 14''$ N. $2^{\circ} 55' 46''$ E. er endnu ikke traadt i Virksomhed.
 (E. f. S. Nr. 16/1088 1936.)
1527. **(T). Skotland. Tay Floden. Abertay Fyrskib ombyttes midlertidig.**
 (N. t. M. Nr. 975. London 1936.)
 Omkring den 10. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Abertay* paa c. $56^{\circ} 27'$ N. $2^{\circ} 42'$ W. midlertidig med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s.

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

1528. **England S.-Kyst. Stokes Bay. Forbud mod Ankring ophævet.**
 (N. t. M. Nr. 986. London 1936.)
 E. f. S. Nr. 13/902 1936 annulleres, da det deri omtalte Kabel er fjernet.
 c. $50^{\circ} 47'$ N. $1^{\circ} 09'$ W.
1529. **England W.-Kyst. Mersey Floden. Oplysning om Dybde.**
 (N. t. M. Nr. 979. London 1936.)
 Nedennævnte Dybder er fundet, som følger:
- | | | | | | |
|----|-------|---------|--------------|------------------|-----------------------|
| a. | 6,7 m | 0,33 Sm | 15° | fra | <i>Rock Fyr</i> . |
| b. | 9,1 m | 0,53 Sm | 50° | - | — — |
| c. | 8,8 m | 0,38 Sm | 75° | - | — — |
| | | | c. | $53^{\circ} 27'$ | N. $3^{\circ} 02'$ W. |

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1530. **Spanien N.-Kyst. Punta Galea. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. l. N. Nr. 21/680. San Fernando 1936.)
Punta Galea Fyr paa c. $43^{\circ} 22'$ N. $3^{\circ} 02'$ W. har en Lysevne af 31 Sm.
1531. **Marokko. Pointe d'El Hank. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. N. Nr. 21/1284. Paris 1936.)
Pointe d'El Hank Fyr paa c. $33^{\circ} 36',8$ N. $7^{\circ} 39',4$ W. viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,6^s, Mørke 2,4^s, Blink 0,6^s, Mørke 2,4^s, Blink 0,6^s, Mørke 8,4^s.
1532. **Sydafrika. Port Nolloth. Taagesignal forandret.**
 (N. t. M. Nr. 216. Johannesburg 1936.)
 Taagesignalet ved *Port Nolloth Fyr* paa c. $29^{\circ} 15'$ S. $16^{\circ} 52'$ E. er forandret og afgives nu hver 1^m, som følger:
 Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 4^s, Pause 2^s, Stød 4^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 42^s.
1533. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nahant Bugt. Oplysning om Skær.**
 (N. t. M. Nr. 19/1183. Washington 1936.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1475 1936 meddeles, at mindste Dybde ved Middellavvande over Skæret paa $42^{\circ} 27'$ ($40''$) N. $70^{\circ} 54'$ ($30''$) W. er 1,1 m.
 (E. f. S. Nr. 21/1475 1936.)

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

1534. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. Head of Passes. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 20/1268. Washington 1936.)
Ved en Opmaaling fra den 13.—16. April d. A. fandtes Dybden ved Middellavvande at være
11,58 m (38 ft.) i *South Pass* og
10,47 m (35 ft.) i *Southwest Pass*.
c. 29° 00' N. 89° 10' W.
(E. f. S. Nr. 16/1095 1936.)
1535. (T). Cuba N.-Kyst. Cabo San Antonio Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 19/1202. Washington 1936.)
Cabo San Antonio Fyr paa c. 21° 52' N. 84° 57' W. viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 30^s, Blink 2^s, Mørke 28^s. Synsvidde: 16 Sm.
1536. Puerto Rico. San Juan Harbour. Lystønde forandret.
(N. t. M. Nr. 17/1055. Washington 1936.)
San Juan Harbour Lystønde Nr. 12 paa 18° 27' (20") N. 66° 06' (55") W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 1^s.
1537. Brasilien. Fernando Noronha. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 976. London 1936.)
Fyret paa SW.-Enden af *Fernando Noronha* paa c. 3° 53' S. 32° 28' W. er synligt i Pejlinger fra 264° til 119° og fra 124° til 215°, iøvrigt formærket.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1538. (P). Spanien S.-Kyst. Gibraltar Stræde. Punta Paloma. Fyr forandres.
(A. a. l. N. Nr. 21/685. San Fernando 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Paloma* Fyr paa 36° 03' 40" N. 5° 43' 12" W. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s, Blink 0,6^s, Mørke 1,0^s, Blink 0,0^s, Mørke 2,8^s. Synsvidde: 13 Sm. Iøvrigt uforandret.
1539. Tyrkiet. Dardanellerne. Morto Bugt. Taarnbaake opført.
(N. t. M. Nr. 1002. London 1936.)
En Taarnbaake er opført paa c. 40° 03' N. 26° 13' E., 1,25 Sm 90° fra Kap *Helles* Fyr.
1540. Tyrkiet. Dardanellerne. Ak Bashi Liman. Taarnbaake opført.
(N. t. M. Nr. 1002. London 1936.)
En Taarnbaake er opført paa c. 40° 13' N. 26° 26' E. paa *Sestos Point*, 1,6 Sm 74° fra *Bokali Kalessi* Fyr.
1541. Rusland. Sorte Hav. Cape Fontana S. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 1003. London 1936.)
Et Skib med et Dybgaaende af 7,0 m rapporterer at have tøret en Undervandshindring paa 46° 04' 18" N. 30° 49' 30" E., c. 2,5 Sm SW. for den tidligere Plads, opgivet for Undervandshindringen.
(E. f. S. Nr. 52/3035 1935.)
1542. Algier. Oran. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1004. London 1936.)
En Lystønde, der viser grønt, fast Lys er udlagt paa c. 35° 43' N. 0° 38' W., 0,44 Sm 311° fra Fyret med Gruppe-Formærkelser tæt E. for *Oran*.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936
16/1059 *København—Rødbyhavn.* Oplysning om Brændetid for Luftfyr.

I. Østersøen.

1936
8/467 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
12/788 *Sverige. Gotland E.-Kyst.* Når Fyr forandres.
14/954 *Tyskland. Brüsterort.* Taagesignal forandres. Stormsignalmast flyttes.
14/955 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia.* Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
14/1015 *Tyskland. Kielerfjord. Gabelsfach NE.* Lystønde udlægges til Øvelsesbrug.
16/1063 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Skansudde* Fyr forandres.
16/1064 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Utholmen* Fyr forandres.
16/1065 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Stenkyrkehuk* Fyr forandres.
17/1163 } *Tyskland. Lübeck Bugt. Travemünde. Priwall* Ledefyr forandres.
21/1448 }
18/1241 *Tyskland. Darssee Ort* Fyr forandres.
20/1431 *Estland. Finske Bugt. Hiimadal* Fyrskib ombyttes midlertidig.
21/1447 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde* Fyr forandres.
21/1449 *Tyskland. Femern. Staberhuk.* Taagesignal oprettes.

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

1936
1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved* Havn N. Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
1/21 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provosten Fort.* Oliehavn under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.
1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø* Fort.
1/29 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø* Havn. Oplysning om Broer. Bolværk spærret.
1/30 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksmünde.* Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.
1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE.* Undervandshindring.
1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
4/230 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen.* Besejlingsforholdene ændret.
11/716 } *Sverige. Sundet. Ven. Haken* Fyr forandres.
18/1243 }
13/891 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet* SW. Undervandshindring.
14/957 *Sverige. Sundet. Höganäs* Havn. Nye Ledefyr tændes.
14/1016 *Danmark. Lille-Bælt. Assens* Havn. Tilsanding.
16/1082 } *Danmark. Sundet. Flakfort.* Skydeøvelser. Advarsel.
19/1377 }
17/1165 *Danmark. Sundet. Skovshoved* Havn. Forarbejder til ny Havn. Ramning af Pøle. Advarsel.
17/1213 *Danmark. Sundet. Drogden.* Forarbejder til Bygning af en Fyrbaake.

- 1986**
 18/1292 } Danmark. Sundet. Drogden. Fyrbaake opføres. Drogden Fyrskib flyttet. Lys- og Fløjtetønde udlagt.
 22/1516 }
 19/1326 } Danmark. Lille-Bælt. Farvandet omkring Baago. Remmen N. Asnæs Rev N. Afmærkning forandres.
 19/1327 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
 20/1396 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Skydeøvelser. Advarsel.
 20/1401 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 21/1453 Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö yttre, östra Fyr forandres.
 21/1454 Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib ombyttes midlertidig.
 21/1455 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.
 22/1517 Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Flensburg Fyrskib midlertidig ombyttet.
 22/1561 Danmark. Sundet. Kongedyb. Provstens Havn. Midlertidig Afmærkning af Indsejlingen.
 22/1562 Danmark. Store-Bælt. Nyborg. Ledefyr forandres.
 22/1563 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1986**
 1/38 } Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/39 } Danmark. Kattegat. Schultz Grund Fyrskib W. Undervandshindring.
 1/41 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret. Advarsel.
 1/44 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.
 1/45 Danmark. Limfjorden. Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg. Gennemsejlingsaabning midlertidig formindsket. Tider for Gennemsejling.
 1/46 Danmark. Limfjorden. Odde Sund. Bro under Bygning. Advarsel.
 9/569 Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag „Kaj“. Advarsel.
 11/722 Sverige. Kattegat. Vingaskär Fyr forandres.
 12/802 Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.
 13/894 } Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 16/1034 }
 17/1218 } Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Tangen N. Vrag „Jylland“ afmærket.
 18/1249 } Danmark. Kattegat. Farvandet W. for Samsø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 18/1251 } Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib midlertidig ombyttet.
 18/1252 } Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 19/1328 Danmark. Kattegat. Sejero Bugt. Nekselo S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.
 19/1379 Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Jernbanebro. Brooverbygning fjernes. Advarsel.
 21/1456 Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Forestaaende Havnearbejder. Ændringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.
 22/1523 Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Færder Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 22/1524 Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjorden. Okse Fyr. Taagesignal sættes ud af Virksomhed.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1986**
 1/48 } Nordsøen. Doggerbank. E.-Side. Vrag. Advarsel.
 8/486 }
 1/56 } Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 1/57 } England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.
 1/58 } England. Humber. Grundt Vand.
 1/59 } Skotland. Firth of Forth. North Carr Rock. Forsøgslystønde med Taageknaldsignal flyttet.
 1/60 } Skotland. Firth of Forth. Leith. Boreoperationer.
 5/276 Nordsøen. Haaks Fyrskib SSW. Vrag.
 10/639 England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet.
 11/728 Tyskland. Jade. Wangeroog. Skydeøvelser. Aussen Jade Fyrskibs Plads midlertidig foranderlig.
 18/1256 Holland. Noord Hinder Fyrskib ombyttes midlertidig.
 20/1408 Holland. Terschellingebank Fyrskib ombyttes.
 21/1462 Tyskland. Sild. Rotekliff Hovedfyr forandres.

Island og Færøerne.

- 1986**
 1/66 } Island. Faxaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.
 1/68 } Island. Fáskrúðsfjörður. Hafnarnes Fyr midlertidig slukket.
 1/69 } Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.
 17/1179 Færøerne. Bordo. Klaksvík. Havnearbejder. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1936
- 1/82 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
- 1/83 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
- 1/84 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.
- 1/85 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/86 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedinger og Navigationsefterretninger af særlig Intøresse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 1/88 *Danmark.* Signaler for Skibe. der ledsager Undervandsbaade.
- 1/89 *Danmark.* Stednavne rettes i danske Søkort.
- 1/92 *Færøerne.* Vejrmeding pr. Radio.
- 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselsstationer.
- 2/147 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelige Oplysninger angaaende Miner.
- 12/859 *Norrlige Atlanterhav.* Transatlantiske Dampskibsrufer. Ispatrouilletjenesten genoptages.
- 13/932 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.
- 15/1054 *Sverige.* Opmaalingsarbejder 1936. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
- 16/1115 *Kanada og Newfoundland.* St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.
- 16/1116 *Tyskland.* Norddeich. Oceanvejrmedinger.
- 17/1210 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
- 18/1290 *Danmark.* Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.
- 18/1291 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
-

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

1543. (T). Persiske Bugt. Bahrain Anduvning. Bahrain Fyrskib midlertidig ombyttet.
(N. t. M. Nr. 991. London 1936.)
Bahrain Fyrskib paa c. 26° 35' N. 50° 58' E. er for Tiden ombyttet med en ubevogtet Fyrflaade, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Synsvidde: 6 Sm.
1544. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Itala Fyr. Synsvidde.
(A. a. N. Nr. 129/52. Genua 1936.)
Itala Fyr paa c. 2° 45' N. 46° 19' E. har en Synsvidde af 16 Sm.
1545. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Isolotto Chisimajo Fyr. Synsvidde.
(A. a. N. Nr. 129/52. Genua 1936.)
Isolotto Chisimajo Fyr paa c. 0° 23' S. 42° 33' E. har en Synsvidde af 10 Sm.
1546. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Isolotto Mtanga Ya Papa. Fyrs Boliggenhed.
(A. a. N. Nr. 129/52. Genua 1936.)
Isolotto Mtanga Ya Papa Fyr er beliggende paa c. 0° 26' S. 42° 31' E., 4,15 Sm 218° fra *Chisimajo* Fyr. Synsvidden er 10 Sm.
1547. Ceylon SW.-Kyst. Galle. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 972. London 1936.)
1. En sort Spidstønde er udlagt c. 310 m 216° fra *Katta Gala Rock*.
2. Tønden *Caprera* er flyttet c. 115 m i Retningen 89° og ligger nu c. 460 m 265° fra *Katta Gala Rock*.
A n m. Skibe med et Dybgaende af indtil 7 m vil kunne bruge Havnen under den kommende SW.-Monsun under gunstige Forhold.
(E. f. S. Nr. 12/850 1936.)
1548. Bengalske Bugt. Akyab Harbour Anduvning. Tønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 980. London 1936.)
Tønden ved *Akyab Harbour* Anduvning er flyttet c. 0,8 Sm i Retningen 178° og ligger nu paa c. 20° 02' N. 92° 54' E., 2,82 Sm 183° fra *Savage Island* Fyr.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1549. Malacca Halvø. Johore Stræde. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 961. London 1936.)
Paa *Pulo Merambang* er paa 1° 18' 54" N. 103° 36' 40" E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 7½ m. Synsvidde: 5 Sm. Sort Tremmestærkstaarn. Fyret erubevogtet.
1550. Sunda Øerne. Rio Øhav. Kidjang Stræde. Tønde udlagt.
(B. a. Z. Nr. 118/1353. 's-Gravenhage 1936.)
En hvid Spidstønde er udlagt paa 0° 51' 41" N. 104° 36' 58" E., 135 m 7° fra N.-Pynten af Øen *Mana*.
1551. Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Pulo Laoet. Grund.
(B. a. Z. Nr. 118/1354. 's-Gravenhage 1936.)
En Grund med 4 m Vand er fundet paa 4° 03' 36" S. 116° 06' 42" E., paa SW.-Kysten af *Pulo Laoet*.
1552. Siam Bugt. Malacca Halvø. Lem Kantre S. Grund.
(N. t. M. Nr. 992. London 1936.)
En Grund med 1,8 m Vand ligger paa 9° 33' (10") N. 99° 12' (45") E.

- 1553. Kina. Si-kiang (West River). E-lige Anduvning til Port of Kong Mun. Skær.**
(N. t. M. Nr. 97. Shanghai 1936.)
Et Skær med 0,9 m Vand er fundet paa c. 22° 36' N. 113° 08' E., S. for *Chao-lien (Chau Lin) Island*, c. 0,1 Sm fra S-lige Flodbred og 0,7 Sm fra E.-Enden af *Hou-tzu-shan (Edgell I.)*.
- 1554. Kina. Han-chow Bugt. N-lige Anduvning til Chien-tang-kiang. Skær.**
(N. t. M. Nr. 94. Shanghai 1936.)
Et Skær med 1,8 m Vand er fundet paa c. 30° 28' N. 120° 59' E., 2,75 Sm 27¾° fra Toppen af *Chiu-wang-wei-shan (Rambler I.)*.
- 1555. Korea W.-Kyst. Yonpyon Islands. Grund.**
(N. t. M. Nr. 963. London 1936.)
En Grund (Klippe) med 3,2 m Vand ligger paa c. 37° 42' N. 125° 40' E., 2,0 Sm 323° fra 128,6 m Højen paa den største af *Yonpyon Islands*.
- 1556. Japan. Kyushu W.-Kyst. Omuta. Luftfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 962. London 1936.)
Paa Toppen af *Omuta* er paa c. 33° 04' N. 130° 26' E., 0,2 Sm E. for *Kuro Saki*, tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 72 m. Synsvidde: 13 Sm. Tremmeværkstaarn.
- 1557. Japan. Kyushu E.-Kyst. Uchinoura. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1005. London 1936.)
Paa Hovedet af den E-lige Bølgebryder er paa c. 31° 17' N. 131° 05' E., 0,85 Sm 82° fra 185,6 m Triangulationsmærket tæt W. for *Uchinoura*, tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 1558. Australien. Victoria. Hobson Bay. Fyrbelysning forandret.**
(N. t. M. Nr. 930. London 1936.)
1. Nedennævnte Lystønder er forandret, som følger:
 - a. Lystønderne henholdsvis 2,05 Sm 167°, 1,51 Sm 163° og 0,9 Sm 145° fra det grønne, faste Fyr paa E.-Enden af *Williamstown* Bølgebryder er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink.
 - b. Lystønden 0,6 Sm 107° fra det i (a) nævnte Fyr er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formærkelser til at vise rødt Lys med En-Formærkelser.
 - c. Lystønden 0,2 Sm 22° fra det i (a) nævnte Fyr er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink.
 - d. Lystønden 0,95 Sm 41° fra det i (a) nævnte Fyr er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink.
c. 37° 52' S. 144° 55' E.
 2. e. Det røde Fyr med En-Formærkelser paa S-lige Bølgebryder ved *Yarra* Floden, c. 0,75 Sm 335° fra det i (1 a) nævnte Fyr, er forandret til at vise grønt Lys med En-Formærkelser.
 - f. Det hvide Fyr med En-Formærkelser c. 0,1 Sm 40° fra (e) er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser.
- 1559. Stillehavet. New Caledonia. Port Numea. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 964. London 1936.)
Nu Island forreste Ledefyr paa 22° 16' 30" S. 166° 25' 30" E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 343° til 9°.

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:

- N 624 Australia. — Hobson bay, River Yarra and Melbourne.
 Dimensions: Lat. $37^{\circ} 48'$ — $37^{\circ} 55'$ S.
 Long. $144^{\circ} 53\frac{1}{2}'$ — $144^{\circ} 59\frac{1}{2}'$ E.
- R 1373 South America. — South-eastern part of Tierra del Fuego.
 T Supplement No. 1 to West Coast of Scotland Pilot.
 T Supplement No. 1 to Arctic Pilot, Vol. II.
- R 1459 China. — Hong Kong harbour.

Tillæg.

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

1560. (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 4,5 m Vand paa $55^{\circ} 41'$ ($35''$) N. $12^{\circ} 44'$ ($45''$) E., c. 1400 m SE. t. S. for *Flakfort Fyr*.
- Stagerne ligger ude til den 15. September.
 (Danske Lods, Side 261.)

1561. (T). Danmark. Sundet. Kongedyb. Prøvestens Havn. Midlertidig Afmærkning af Indsejlingen.

1. Som midlertidig Afmærkning for det 8 m dybe Indsejlingsløb til *Prøvestens Havn* er der paa N.-Siden udlagt 3 røde Stager med opadvendt Kost og paa S.-Siden 3 hvide Stager med Halmvisk.

Den yderste røde Stage med opadvendt Kost: $55^{\circ} 40'$ ($52''_{,5}$) N. $12^{\circ} 38'$ ($45''$) E.

Den yderste hvide Stage med Halmvisk: $55^{\circ} 40'$ ($49''_{,8}$) N. $12^{\circ} 38'$ ($48''$) E.

Desuden er der i Bunden af Sejløbet udlagt 2 grønne Bøjer for at markere Afslutningen af det dybe Vand.

2. De til Vejledning for Sandpumperne midlertidig udlagte 2 røde og 2 hvide Stager er inddraget.

(E. f. S. Nr. 1/21 1936. Kort Nr. 303, 236, 249 og 210. Havnelods, Side 128.)

- 1562. (P). Danmark. Store-Bælt. Nyborg. Ledefyr forandres.**
Den 20. Juni d. A. eller snarest derefter forandres *Nyborg* Ledefyr fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys.
Forfyret: $55^{\circ} 18' 23''$ N. $10^{\circ} 47' 35''$ E.
(Kort Nr. 290, 220, 221, 299, 278 og 279. Danske Lods, Side 319. Havnelods, Side 149. Fyr-Fort. Nr. 336.)
- 1563. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 1. Juni d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret $3,8$ m.
Klørdyb S. Klokketønde: c. $54^{\circ} 50',6$ N. $10^{\circ} 33',1$ E.
(E. f. S. Nr. 18/1246 1936.)
-

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

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

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

AKTIESELSKABET
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **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, Amallogade, Copenhagen.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande: Paa Graadysbarren 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 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 Fyriliner. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodsponge efter Dybgaende 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 Fartøjets fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — 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 Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Opbarringsbedding for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

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. Sellskibe 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 Partiladningsfartøjer, Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kullfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. 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.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinckekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 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 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 Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornödenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornödenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden irremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt 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 Lodstvang. Lodsponge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sellskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kai og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Opbarringsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 9 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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 Fyrskibet »Ladepgrunde, Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N. R. T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers 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: Opbarringsbedding 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 belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her bjemehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering efter Aftale. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt 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, Kollhallingsplads, Opbarringsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra 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.

Hellerup Kulimport A/S

TUBORG HAVN
Telefon Helrup 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 Ordrupe 3096Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornödenheder

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 24

TORSDAG 11. JUNI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

EUROPAS PLAGE

Strejkerne har fra Spanien bredt sig til Frankrig og Belgien. Det er ligesom en Sot, der smitter, men hænger dog altid sammen med Kommunistpropagandaen. Leon Blum er som Statsleder endnu ny og et ubeskrevet Blad, men man kender hans Fortid, Socialist-Millionæren, Skønaanden, den engang frygtede Teaterkritiker, der blev praktisk Politiker. Han har Magt og Evne. Men kan han faa Bugt med Strejkerne, der mærkværdigvis truer samtidig med, at han som Folkefrontens Mand kommer til Magten?

Den nye franske Socialist-Indenrigsminister har skarpt udtalt, at han vil ikke finde sig i Anarki. Men Anarki er det, der trues med. Forhaabentlig lykkes det at afværge de voldsomme Udslag.

SITUATIONEN, SOM DEN TEGNER SIG NU

Er Leon Blum en Kerenski-Type — og vil han en Eskønne Dag blive væltet over Ende med den Fart og Pludselighed, der i Reglen kendetegner franske Ministerskifter — det sidste er kun Undtagelsen, der virker bekræftende. Vil der bag de Horder, der nu gør gode Miner til slet Spil, der samler sig paa den yderste Venstre-Fløj af Folkefronten, findes Elementer, der kan og vil tage Magten? Hvis det er Tilfældet, staar vi overfor den franske Revolution. Det er saa ikke 1914, vi ser tilbage til, men 1789. Og saa vist som Historien ofte gentager sig, vil vi saa opleve ikke blot en ny Robespierre, Danton og Marat, men ogsaa en ny Napoleon. Men Leon Blum kan forhindre det. Sjældent er vel saa megen Magt lagt i en enkelt Mands Hænder — sjældent har vel saa meget været afhængigt af, hvad en enkelt Mand gjorde. Har han Magt, som han har Evne, og navnlig — har han Kræfter til at modstaa det Pres, der øves fra yderliggaaende Side paa ham?

SKIBSFARTEN OG STREJKERNE

Som andet Steds meddelt har Belgien i den forsløbne Uge været hjemsogt af en alvorlig Havnestrejke, idet 15.000 Mand erklærede ikke at ville arbejde videre i Antwerpens Havn. Det betyder for Belgien et direkte og alvorligt Tab — men det betyder navnlig, at den største Del af Forretningerne flyttes over til den haarde Konkurrent Rotterdam. Holland og Belgien er ikke Venner, naar det gælder deres Havne, og Holland har haardt maattet føle, at det holdt fast ved Guldets, mens Belgien devaluerede sin Franc. Nu ser det ud til, at der vil komme Uroligheder rundt om i Verden, og Holland — det solide gedigne Land med Guldvalutaen — vil komme til indirekte at lukrere heraf. Det er vel ikke Meningen, at disse Kapitalismens Fjender, som Kommunerne og de strejkende Havnearbejdere kalder sig — vil spille Gevinsten over i en fremmed Kapitalists Hænder. Men det er, hvad der sker!

SKIBE OG CHILESALPETER

Som tidligere nævnt har der været ført Forhandlinger med Chile om Bygningen af tre Skibe, og disse Forhandlinger er nu endt med en Byttehandel,

saaledes at vi leverer Skibe mod til Gengæld at aftage Chilesalpeter.

Kontrakten er sluttet mellem et chilensk Rederi og Nakskov Skibsværft, som skal bygge 3 store Dieselmotorskibe, beregnet til at gaa i Passager-Kystfart. Motorerne leveres af Burmeister & Wain, og Skibene bliver bygget i Løbet af halvandet Aar. Den samlede Byggesum andrager ikke mindre end 11 Mill. Kr., saa det er betydelige Summer, det drejer sig om.

Arrangementet har kun været muligt med Valutamyndighedernes Tilslutning, idet Forudsætningen var, at Danmark aftog Salpeter for de 11 Mill. Kr. Det er man altsaa gaaet ind paa, og det er ensbetydende med, at vi har sikret vort Forbrug af Chilesalpeter de første 2—3 Aar.

Den store Ordre paa Skibene er afgivet af »Compagnie Sud Americana de Vapores« i Valparaiso.

Aflleveringen af de tre Skibe til Chile er fastsat til August og November 1937 og Februar 1938.

For Danmark betyder det Beskæftigelse for Arbejdere i et langt Tidsrum, og Skibsværftet har derefter 14 Skibe under Bygning og i Ordre til en samlet Byggesum af 34½ Million Kroner. Man kan derfor kun hilse Meddelelsen med Glæde, og det er et Barn af Tiden.

TO FORSKELLIGE RØSTER

Det er ikke saa mærkeligt, at det store engelske Publikum ikke fatter Problemerne, der har rejst sig for Skibsfarten og som i Øjeblikket synes alvorlige nok, naar de hører stik modsatte Anskuelser fremsat af to af de mest fremtrædende Mænd indenfor dette Erhverv. De to Mænd, der er Tale om, er Mr. E. A. Watts og Sir John Latta. Fornylig udtalte Mr. Watts sig ved et Møde i Britain Steamship Company om sine Synspunkter. De var meget slaaende, og blandt de mest overraskende var hans udtrykkelige Tro paa, at Statshjælp var nødvendig for Skibsfarten og hans ligesaa fuldstændige Mangel paa Tro paa den gamle Regel om Frihed paa Havene og Ønsket om en Genindførsel af den gamle Navigation Act, som reserverede britiske Skibe for Varetransport til England.

Kort efter holdt Nitrate Producers Steamship Co. Generalforsamling og her udtalte Sir John Latta sig i Vendinger, der var i direkte Modstrid til Mr. Watts'. Han var imod Statsstøtte og hævdede, at Genindførsel af Navigation Act vilde betyde, at det var forbi med Englands Overherredømme indenfor Verdens Skibsfart og vilde være intet mindre end en national Ulykke.

Offentligheden stilles saaledes overfor to diametralt modsatte Synspunkter, fremsat af praktiske Skibsredere, hvis Erfaringer synes at maatte betyde en Del. Sir John Latta er næsten 70 Aar og efter en omfattende Uddannelse paa Clyde Skibsværfterne, kom han til London. Her blev han siden Partner med Robert Lawther, en Søn af en Belfast Skibsreder, og dannede Selskabet Lawther, Latta & Co. Til at begynde med var de Mæglere, men kun til 1895, da de i Forbindelse med Oberst North, Nitrat-Magnaten, oprettede Nitrate Producers Co., som har vist sig at være et af de heldigst ledede og stillede Trampsel-skaber under det britiske Flag.

Mr. E. H. Watts, der er Nevo af Skibsreder Sir F. Shadworth Watts, kom oprindeligt ind i Flaaden, og faa Dage før Krigen brød ud, blev han Kadet. Han

gjorde Tjeneste med i Krigen og gik i 1919 over i Reserven. Derefter traadte han ind i Familiens Firma, Watts, Watts & Co., der kontrollerer Britain Steamship Co. og siden sin Onkels Død, har han taget en meget fremskudt Del i Trampskibsfarten og i Drøftelsen af dens Problemer.

Men unægtelig — det er vanskeligt at finde frem til Erkendelse af det eneste saliggørende, naar man staar overfor to saa diametralt modsatte Udtalelser.

NORDENS BETYDNING

Paa det i disse Dage paa Børsen i København afholdte skandinaviske Erhvervskursus holdt Direktør Chr. H. Olesen Foredrag om Danmarks Næringsliv.

Taleren gav en Skildring af de danske Næringsveje og de Vanskeligheder, disse har at kæmpe imod. Han imødegik den almindelige Opfattelse, at Danmark var det udprægede Landbrugsland og oplyste, at en Trediedel af Befolkningen var beskæftiget ved Landbruget, en Trediedel ved Industri og Haandværk og endelig en Trediedel ved de øvrige Næringsgrupper. Hovedsagen til Udlandets Opfattelse af Danmark som ganske fortrinsvis Landbrugsland var den fremtrædende Position, Landbruget havde faaet paa Verdensmarkedet, medens Haandværk og Industri i højeste Grad havde været baseret paa Hjemmemarkedet.

Danmarks Stilling er som Følge af, at vi maa have en stor Udenrigsomsætning, meget saarbar. Naar man udefra bedømmer det danske Valutakontors Virksomhed, maa man tage i Betragtning, at vi har ført

en langt mere moderat Toldpolitik end de fleste andre Lande.

Jeg ser, udtalte Taleren, ingenlunde pessimistisk paa dansk Næringslivs Fremtid, tværtimod mener jeg, at vort Grundlag er sundt og godt.

Mod Slutningen af sit Foredrag kom Direktør Olesen ind paa en Omtale af de skandinaviske Landes samlede økonomiske Betydning, og dette kan ikke understreges kraftigt nok:

— Vor Tids økonomiske og politiske Udvikling rummer en betydelig Fare for de smaa Landes Næringsliv. De mægtige Kapitaler, der staar til de store Landes Raadighed, og de militære og magtpolitiske Formaal, den økonomiske Politik i Stormagterne følger, skulde synes efterhaanden at maatte trykke de smaa Stater til Jorden. Alligevel har de smaa Lande jo under Verdenskrisen klaret sig forholdsvis tilfredsstillende. Mon det ikke er saaledes, at *vi som Regel undervurderer vor egen Betydning?* Vel er de nordiske Lande hver for sig smaa Stater; men *hvis Norden staar samlet, er vi ogsaa i økonomisk Henseende en Faktor af Betydning.* I de fem skandinaviske Lande lever en Befolkning paa ca. 16 Mill. Mennesker, og denne Befolkning hører til den mest oplyste og købedygtige Del af Verdens Folk. I 1934 var de nordiske Landes Andel i Verdenshandelen 4,59 pCt. Større Andel havde kun England, Amerika, Tyskland og Frankrig. Norden er et af de vigtigste Markeder for de fleste eksporterende Lande. De nordiske Lande raadede i 1935 over 11 pCt. af Verdens-Tonnagen, og der er ingen Tvivl om, at Nordens Betydning kulturelt og økonomisk har været stigende i de senere Aartier.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

De oversøiske Markeder er stadig utilfredsstillende, og det er lange Tider siden, at der har været rapporteret saa faa Afslutninger som i den forløbne Uge. Den naturlige Følge af den ringe Aktivitet burde naturligvis være forøget Oplægning af stor Tonnage, men desværre (og paa dette Punkt er Englænderne de største Syndere, idet de, hvis de vil nyde godt af Subsidieloven, tvinges til at sejle) synes de fleste Redere at disponere ud fra det Synspunkt, at noget vil vise sig, og at det bare gælder om at holde den gaaende. Dette Standpunkt vil, taget paa længere Sigt, forhaabentligt vise sig at være rigtigt, men vurderet ud fra den øjeblikkelige Stilling burde det eneste rationelle Standpunkt være Oplægning i saa stort Omfang, at den disponible Tonnage kom til at svare til Efterspørgslen.

Forskydningerne paa de enkelte Markeder har kun været ringe, og vi vil derfor nøjes med ganske kort at omtale:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. St. Lawrence Markedet har været helt uden Liv, men man venter stadig, at Forretningerne vil blive genoptaget i en nær Fremtid.

Fra Northern Range er det som sædvanlig Scrapjærnsnoteringerne, der dominerer, men selv om der er en Del Ordre i Markedet, rapporteredes der i den forløbne Uge ikke en eneste Afslutning. Raten ligger uforandret paa omkring 12/- for stor Tonnage til 13/- for mindre Baade fra Northern Range til U.K. — Til Japan sluttedes 2 Baade, henholdsvis til 14/- for Gulf-lasning og 13/9d. for Northern Range Lastning. Disse Rater kan gentages.

Gulf/Japan søger stadig Tonnage for Bomuld til omkring 5½ Cts. per bale Fod.

Sukkermarkedet fra Vestindien har været en lille

Smule mere aktivt, og flere Baade er sluttet til 13/6d. fra Cuba til U.K. — For handy Tonnage noteres 13/- San Domingo/U.K.

River Plate. Ikke en eneste Baad er sluttet paa Certepartibetingelser til Europa, hvorimod enkelte Baade er lagt paa Berth. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er der stadig lidt Efterspørgsel, bl. a. sluttedes Up River/Pacific Coast 14/-, hvilket kan gentages, og til Japan noteres en Ordre til 14/6d.

Nordpacific. Dette Marked, som har været bemærkelsesværdigt fast i en lang Periode, viser ogsaa Tegn paa at være mættet med Tonnage. Raten ligger stadig omkring 20/- per 100 Cbt. Bale til Shanghai/Nanking, og til Europa er ligeledes betalt den uforandrede Rate af 19/- paa fio. Basis.

Østen/Indien. Der noteres stadig en Ladning Bønner fra Dalny til Rotterdam/Hamburg til 20/-, men endnu synes denne Rate ikke at interessere Trampredere, hvorimod Linietonage siges at have accepteret helt ned til 15/- for parcels.

Saigon Ris har været noget mere aktivt og bl. a. sluttet 4000 Ts. parcel til Havre til 21/-, flere parcels paa omkring 5000 Ts. til 1/2 franske Havne til omkring 22/3d. à 22/6d., samt, og det er det mest interessante, en 7800 Tonner til Bordeaux/Dunkirk range eller U.K. til 89 Francs. De franske Befragtere synes aabenbart ikke mere selv at stole paa Franc'en, men mærkværdigt er det, at en ikke fransk Baad, ovennævnte 7800 Tonner var nemlig italiensk, vil acceptere Fragten i en Møntsort, som selv Landets egne Borgere ikke stoler paa vil beholde sin Værdi.

For Burma Ris sluttedes Rangoon/Gdynia til 24/-, og Markedet er nu uden Ordre.

Indien er næsten uden Forretning. Der noteres en enkelt Kerne Forretning fra Bombay til U.K./Cont. til omkring 21/-.

Australien. Der er absolut ingen Mulighed for at faa Korn, og Rederne har derfor Valget mellem at acceptere de elendige Rater, der noteres for Ore fra Whyalla, som igen har faaet Tonnage til Japan til 7/6d., eller forlade dette Marked i Ballast. Den sidste Udvej valgtes bl. a. af engelsk 8000 Tonner, der dampede til Nordpacific, en Ballastrejse paa ca. 8000 Kvartmil.

Europa. Udgaende Kulforretninger er uden større Forskydninger, derimod er de hjemgaaende Ertsmarkeder fra Middelhavet inde i en hel lille Højkonjunktur. Bona/Workington har f. Eks. betalt 8/6d. for 6000 Tonner, og Bona/Stettin har betalt 10/- for 6000 Ts. Fosfat.

Fra Sortehavet har Russerne stadig en relativ stor blandet Forretning. For Kul Mariupol/Rouen betalles

9/1¹/₂d. og for lignende Forretning til Italien noteres 7/9d.

Donau var livløs.

Paa Trælastmarkederne sluttes der daglig Skibe paa Basis af Minimalraterne, selv om Russerne stadig gør Forsøg paa at faa Tonnagen paa billigere Vilkaar. Kulraterne fra England til Danmark/Østersøen er i det store og hele uforandret.

Timecharter. Vestindia Markedet er som sædvanligt op og ned, i Øjeblikket desværre nærmest ned. 5000 Tonner har faaet 95 Cts. for Rundtur, hvorimod 5600 Tonner maatte acceptere helt ned til 80 Cts, for lignende Forretning.

Paa Pacific fortsætter Japanerne med at tage stor Damptonnage til Rater omkring 2/3d. til 2/6d. for Periode Certepartier med Tilbagelevering Østen. Diesellonnage er for lignende Forretning omkring 4/1¹/₂d. til 4/3d. værd. Levering og Tilbagelevering paa denne Side betaler omkring 3/9d. for 12/15 Maaneder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Scandinavian Shipping Gazette

Har i Anledning af The Baltic and International Maritime Conference's Møde i Oslo i disse Dage udsendt et fyldigt, rigt illustreret Specialnummer. Efter en Artikel om Conferencen findes bl. a. en Velkomst fra det norske Rederforbunds Præsident Fr. Odfjell, Conferencens Præsident, Major T. Russell Cairns' »Address«, Artikler af Skibsreder, Konsul Chr. Andresen, København, Mr. T. Norman F. Salvesen, Leith, og blandt de andre interessante Bidrag skal især nævnes Artiklen »The Belgian Timber Trade«. Specialnumret giver en Fylde af andre Oplysninger og vil sikkert ligesom tidligere med Interesse blive læst af alle Shipping-Mænd.

Statsskoleskibet »Danmark«

Statsskoleskibet »Danmark« tiltræder sit fjerde Togt den 15. Juni. »Danmark« har netop ved Orlogsværftet gennemgaaet sit aarlige Eftersyn.

Officererne kommer i Aar til at bestaa af den gamle Besætning, Kaptajn Ankersø, 1. Styrmand Knud L. Hansen, 2. Styrmand Knud Langevad, 3. Styrmand og Telegrafist Kai Olesen, Maskinmester Klíxbøl-Jørgensen og Lærer Almar Nielsen.

Elevantallet kommer op paa 120. Naar Proviantforsyningerne for det store Vintertogt er taget om Bord, vil »Danmark«, antagelig omkring den 6. September, forlade København. Skoleskibets Bestyrelsesraad har dog ikke endnu truffet endelig Bestemmelse om, hvorhen Vintertogtet i Aar skal gaa.

Forholdstal for Aktiekurser

		Banker	Rederier	Industri-selskaber	Andre Selskaber	Ialt
Maj	1935 ..	80,9	83,7	93,9	123,6	99,9
Januar	1936 ..	89,8	98,2	98,1	126,6	104,1
Februar	— ..	89,5	100,7	98,6	127,7	105,9
Marts	— ..	89,2	100,0	99,4	127,4	105,9
April	— ..	90,6	102,5	100,8	129,9	107,8
Maj	— ..	88,8	106,3	101,8	129,1	108,1

Det er en ganske overordentlig Stigning i Rederiaktier, der her konstateres. Mens de for 1 Aar siden stod paa Sidstepladsen af de 5 opgivne, staar de nu paa Nr. 3 Pladsen. Men Aktiekurserne er jo i det hele steget betydeligt.

Anmeldelse til »Flagbogen«

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, hvis Aarsag var en forkert Anmeldelse af Flagbogen.

Firmaet Petersen & Albeck købte i Fjor et Parti Jern fra Købmand N. J. Hansen, Odense, og chartrede derefter Motorskibet »Orkney« af Thurø til at fragte Lasten til København.

Da Indladningen skulde begynde, henviste Havnearbejderne i Odense til, at Skibet ifølge »Flagbogen« var over 200 Tons Dødvægt, og at de derfor i Henhold til gældende Overenskomst havde Krav ikke alene paa at bringe Lasten til Skibssiden, men ogsaa paa Lastearbejdet ombord.

Kaptajnen mente, at der var sket en Fejl ved Anmeldelsen til »Flagbogen«, og at Skibet kun lastede 190 Tons. Kaptajnen lod herefter foretage en Skønforretning, som

viste, at Skibet kun kunde indtage 188 Tons gammelt Jern. Men Havnearbejderne tog stadig ikke Protesten til Følge. Det endte med, at Petersen & Albeck deponerede 700 Kroner for at faa Arbejdet udført.

Under Sø- og Handelsretssagen har Firmaet nu krævet Skihets Ejer, Skibsreder Bom, Thurø, dømt til at betale de 700 Kroner. Det er under Proceduren oplyst, at Meddelelsen til »Flagbogen« er foretaget af en tidligere Ejer, hvilket gentagne Gange er meddelt Havnearbejdernes Formand. Søfartsministeriet har da ogsaa tilkendegivet i Januar Maaned, at Dødvægtslonnen i næste Udgive af »Flagbogen« kunde angives til 195 Tons.

I den nu afsagte Dom udtaler Sø- og Handelsretten, at Havnearbejderne maa være berettigede til at gaa ud fra, at Oplysningerne i »Flagbogen« er rigtige, i alt Fald indtil det modsatte bevises, og at Rederen er ansvarlig herfor.

Hollandsk Nybygning fra Odense Staalskibsværft

Fra Odense Staalskibsværft er søsat en Nybygning, et Tankmotorskib, til Phs. van Ommeren's Scheepvaartsbedrijf, Rotterdam.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde overalt 501'—0", Brede paa Spant 65'—10", Dybde til Hoveddæk 35'—10". Nybygningen er et Dieselmotor-Tankskib paa ca. 14,650 Tons Dødvægt, og det bygges til Lloyds højeste Klasse for Tankskibe.

Skibet skal drives af en B. & W. Dieselmotor paa 4700 I.H.K. og bliver udstyret med 2 Pumperum og store dampdrevne Pumper, der er i Stand til at give særlig hurtig Udlosning.

Fru de Voogt døbte Skibet »Loosdrecht«. Stabelaflobringningen, der gik glat, overværedes af de repræsenterende danske og hollandske Selskaber.

Afleveringen finder Sted i August.

62 Færøskibe paa Grønlandsfiskeri

Foruden tidligere omtalte 23 færøske Fiskerskibe har yderligere 39 færøske Skibe faaet Tilladelse til at drive Fiskeri i grønlandske Farvande.

»Malmø«-»Alix«-Kollisionen

Raadhusretten afsagde forleden Dom i en Række Sager, der var anlagt mod Dampskibsselskabet Øresund og Kaptajn Kastrup Olsen paa Damperen »Malmø« i Anledning af Skader, som en Del Passagerer paadrog sig ved Damperens Kollision udenfor Malmø den 17. September 1933 med den norske Damper »Alix«. De Indklagede dømedes til in solidum at betale syv Personer ialt 11,596 Kr. samt en aarlig Livrente paa 180 Kr.

Svenske Klareringsafgifter

Sveriges Skeppsklarerare- og Skeppsmåklareförening meddeler, at ved Forhandlinger med Sveriges Redareförening angaaende Forslag til Ændringer i Klarerings-taksten for Damp- og Motorskibe efter 30. Juni, er der ikke opnaaet Enighed.

Skeppsmåklareföreningen foreslaar derfor en generel Forhøjelse af Afgiftsbeløbene i Paragraf 2 med 30 pCt. Dette moliveres med, at Taksterne i Udlandet ligger betydeligt over de svenske, og at over Halvdelen af Udenrigsskibsfarten paa Sverige besørjes af udenlandske Skibe. Hensynet til svensk Skibsfarts vanskelige Stilling har afholdt Foreningen fra at foreslaa større Forhøjelse.

Opholds- og Arbejdstilladelse i Spanien

I »Gaceta de Madrid« for den 17. ds. er der offentliggjort en »Orden« af 7. s. M. vedrørende Udlændinges Adgang til at søge Beskæftigelse ved de maritime Erhverv. De paagældende Bestemmelser gaar ud paa følgende:

1. Udlændinge, der ikke er naturaliseret i Spanien og som ønsker at blive indregistreret for at give sig af med maritime Erhverv, skal, hvis deres Hjemland med Spanien har Traktater eller Konventioner, der regulerer Forholdet, opfylde de Krav og de Formaliteter, der heri foreskrives m. H. t. deres maritime Indregistrering i Spanien.

2. Udlændinge, der ikke er naturaliseret i Spanien, men har været bosat der i mindst fem Aar, eller har stiftet Familie eller har Afkom der, skal betragtes som indenlandske Arbejdere f. s. v. angaar deres maritime Indregistrering, og der skal derfor af dem forlanges den samme Dokumentation som kræves af Landets egne Borgere.

3. Udlændinge, som beholder deres Statsborgerret og hos hvilke ingen af de ovenfor omtalte Omstændigheder er til Stede, skal, for at blive optaget paa eller blive staaende paa det maritime Register i Spanien, foruden deres personlige Papirer, fremlægge det Identitetskort, hvorom der er Tale i Art. 5 i Dekret af 8. September 1932.

Kiseljern og Træskibe

Kaptajn Th. Larsen paa Motorskonnerten »Noah« af Troense, har nu meddelt Rederiet nærmere om det alvorlige Ulykkestilfælde, som indtraf om Bord paa Skonnerten i Wiborg Havn i Finland. Som nævnt havde »Noah« netop indtaget en Last Kiseljern, der skulde fragtes til England, da giftige Damp om Natten trængte ind i Mandskabets Lukaf, hvorved 4 Mand blev forgiftet, saa en døde og tre maatte føres til Hospitalet.

Der har nu været holdt Søforklaring og retslig Besigtigelse af Skibet med det Resultat, at Retten udtalte, at en Last Kiseljern er farlig at sejle med for Træskibe, medmindre Træskibene er særligt indrettet dertil. »Noah« maa derfor nu losse sin Last op igen. Da den finske Mægler, som har sluttet Fragten med Rederen saavel som den finske Købmand maa være vidende om dette Forhold, har Rederen gjort Forberedelser til et Sagsanlæg mod Mægleren og Købmanden for at Rederiet kan blive holdt skadesløst for sit Tab.

Brasiliansk Skoleskib paa Besøg

Det brasilianske Skoleskib »Almirante Saldanha« vil aflægge Besøg i København den 9. Juli og opholde sig her i 5 Dage.

Marinen skal betale Erstatning

Motorskibet »Langeland« kolliderede den 18. Oktober i Fjor ved Indsejlingen til Lynetteløbet med Marinens Transportskib »Kongedybet«.

Motorskibets Ejer, Kaptajn Jens Madsen, Rudkøbing, har i den Anledning indstævnet Marinen til at betale Skaden paa hans Skib, 2098 Kr. Marinen paastod sig frifundet og forlangt Kaptajn Hansen dømt til at betale den Skade, »Kongedybet« havde lidt, nemlig 3800 Kr.

Sø- og Handelsrettens Dom er nu faldet. Den udtaler, at der ikke ses nogen Fejl fra »Langeland«s Side, men at Kollisionen skyldes manglende Agtpaagivenhed fra »Kongedybet«s Side.

Marineministeriet blev derefter dømt til at betale en Erstatning paa 2098 Kr. samt 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Middelhavet vrimler af Hajer

Efter Abessinien-Krigen viser det sig, at der er kommet Hajer i Mængde i Middelhavet. Fiskerne i Smyrna har henvendt sig til Regeringen i Anledning af denne Fare, idet Hajerne ellers kun sjældent har været set i det ægæiske Hav. Man antager, at de mange Hajer er kommet igennem Suezkanalen, idet de plejer at følge Skibene for at snappe udkastede Rester. Da Suezkanalen har været saa stærkt trafikeret i Aar, har Hajerne lært at kende Vejen og er nu paa denne Maade kommet ud i Middelhavet.

Højere Skibspriser

Lloyds List gør opmærksom paa, at der maa regnes med højere Skibsbygningspriser som Følge af Staalprisen Forhøjelse for Kedel- og Skibsplader, samt de højere Lønninger for Maskinarbejdere.

Havne-Strejken i Antwerpen

Antallet af strejkende Havnearbejdere er 15,000. Det socialistiske Transportarbejderforbund, som til at begynde med tog skarpt Afstand fra den af Kommunisterne

fremkaldte Strejke, har nu erklæret sig solidarisk med de strejkende og overltaget Strejkeledelsen. Rotterdams Havn, der er Antwerpens vigtigste Konkurrent, vil utvivlsomt drage Fordel af Strejken, især da den af Konkurrencehensyn for nylig har nedsat sine Takster.

»Lloyd Brasileiro«

Det kendte brasilianske Dampskibsselskab »Lloyd Brasileiro«s Regnskab for sidste Aar er blevet betydelig bedre end i 1934. Indtægterne er steget fra 90.000 Contos til 122.000 Contos. Alt hvad der nu købes, belæses kontant. Lloyd Brasileiros gamle Gæld har Regeringen truffet visse Bestemmelser om, og Kreditorerne har dannet et Udvalg, der forhandler med Regeringen.

Nye japanske Dampskibsruiter

Yamashita Kisen Kaisha lader nu deres Dampere paa den nye Linie mellem Japan og New Zealand anløbe Noumen. Osaka Shosen Kashas Dampere paa New Zealand Linien, der aabnes denne eller næste Maaned, vil gaa over Honkong, Philippinerne, Rabout, Noumea til New Zealand.

Havnetrafikken paa Kobe i 1935

Til Kobe indgik i 1935 ialt 4761 Skibe med 17.668.000 NRT. mod 4145 Skibe med 15.649.000 NRT. i 1934. Øverst staar Japan selv med 3477 Skibe, 11.208.000 NRT., derefter England med 466 Skibe, 2.531.000 NRT., Amerika 229 Skibe, 1.493.000 NRT., Tyskland 121 Skibe, 567.000 NRT., Norge 133 Skibe, 449.000 NRT., Hollandsk Indien 54 og 256.000 NRT., Frankrig 33 og 241.000 NRT., Kanada 24 Skibe og 206.000 NRT., Danmark 46 og 179.000 NRT., Honkong 56 og 163.000 NRT., og endelig Holland og Sverige 25 Skibe med hver 106.000 NRT. Den samlede Indførsel beløb sig i 1935 til 821,6 Millioner Yen mod 791,5 Mill. Yen i 1934, og den samlede Udførsel til 910,9 Mill. Yen mod 790,6 Mill. i 1934.

5 Millioner Pund til en ny »Queen Mary«

Den engelske Regering skal nu definitivt have besluttet at yde Cunard-White Star Linjen et Statstilskud paa 5 Mill. Pd. til Bygningen af et nyt Kæmpe-Passagerskib af samme Type som »Queen Mary«. Den officielle Meddelelse om Beslutningen menes at fremkomme, naar de Medlemmer af Cunard-White Star Linjens Ledelse, der har været med paa »Queen Mary«s Jomfrurejse, vender tilbage.

Mount Austin (Johore) Rubber Estate Ltd.,

et af Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagnis Datterselskaber, betaler i Aar 2½ pCt. i Udbytte; betydelige Udgifter til Forbedring af Plantager og forøgede Produktionsomkostninger har formindsket Udbyttet, der i Fjor var 4 pCt. Den løbende Overførsel, der i Fjor udgjorde 27,307 £, bliver for det nu afsluttede Regnskabsaar 28,100 £.

Søsætning

Fra Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen søsattes forleden det sidste af de tre Trælast-Dampskibe, Søfartets Bygge No. 621, som bygges for Sovjet Unionen.

Skibet bygges til U.d.S.S.R.'s Registers højeste Klasse, dets Hoveddimensioner er følgende: 98 m × 14,6 m × 7,15 m og Bæreevnen er ca. 4000 ts. d.w. Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Kuznetskstroj«. Til Stede ved Afløbningen var der fra sovjetrussisk Side Minister Tikhmeneff, Chefen for den russiske Handelsdelegation Dukalsky, Overtagelseskommissionen samt Repræsentanter for Registret og Værftet.

Norsk Skibsmæglerforbund

Norsk Skibsmæglerforbund har afholdt Aarsmøde i Redernes Hus i Oslo. Der blev vedtaget Lovændringer, hvorefter Formanden fremtidig faar Tittlen Præsident, og til denne Post genvalgte Sverre Wyller.

Sveriges Oplægninger

Efter Sveriges Redareforenings Opgørelse pr. 1. Juni har der ogsaa i Sverige været en betydelig Formindskelse i Oplægningerne. Der var oplagt 39 Skibe paa tilsammen 102,000 Tons Dødvægt mod 119 Skibe paa 239,000 Tons for en Maaned siden. Det er særlig Gruppen 1000—2000 Tons Brutto, der viser den store Afgang.

»Brockenhuus Schack« skal være Fragtskib

Sydfyenske Dampskibsselskab solgte for nogen Tid siden Damperen »Brockenhuus Schack« til Svendborg Skibsværft til Ophugning, men her har man opdaget, at Skibet

var for godt til at lide denne Skæbne. Nu er det blevet solgt til Skibsreder Herman Christensen, Nykøbing F., som vil benytte det til Fragtbaad.

Sveriges ældste Brig som Søfartsmuseum

»Gerda« af Pataholm, Sveriges sidste Brig, bliver i den nærmeste Fremtid lagt op ved Gefle og skal for Fremtiden indrettes som Søfarts-Museum i Tilknytning til Museet i Gefle. »Gerda« løb af Stabelen i 1869.

Efter at den nu har gjort sin sidste Rejse, er der i hele Verden kun een Brig tilbage, der pløjer Vandene.

Golfstrømmen bliver koldere og koldere

Det svenske Havforskningsfartøj »Golfstrømmen« er indkommet til Haugesund efter for niende Gang at have undersøgt Golfstrømmens Temperatur. Om Bord var Chefen for den svenske Vejmeldingstjeneste. Han udtaler, at man i Aar venter et yderligere Fald i Golfstrømmens Temperatur, og at man derfor maa forberede sig paa en kold Vinter.

PERSONALIA

25 Aars Jubilæum

Uden at advisere Dagen har det kendte Befragtningsfirma *Johs. Bruhn* for kort Tid siden fejret 25 Aars Jubilæum, idet Selskabets Indehaver startede sin Virksomhed i København i Foraaret 1911 efter et sneraarigt Ophold i New York. Skibsmægler Bruhns Uddannelse faldt iøvrigt i Provinsen, i Nykøbing F. hos A. Nielsen & Co. og siden var han i Ø. K.s Skibsfarts Afdeling.

Firmaet specialiserer i oversøisk Befragtning, særlig paa Nord- og Sydamerika, Pacifikkysten og Østen. Skibsmægler Bruhn har i iøvrigt ogsaa i sin Tid oprettet det anerkendte Firma Oversøisk Passagerbureau, og oparbejdet det til en fremstaaende Stilling indenfor dette specielle Felt.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Activ«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 9. JUNI 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen?Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 7.6.
s.s. *Aalborghus*, i Dok i Helsingør 22.5.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Massaua 27.5.
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Donges 30.5.
s.s. *Aase*, ank. Hull 31.5.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. Port Said 8.6. udg.
s.s. *Agnete*, ank. Tyne 30.5.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Bayonne 27.5.
s.s. *Alabama*, ank. Kbhvn. 6.6.
m.s. *Alexandra*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Algarve*, i Kbhvn.
s.s. *Alice*, afg. Helsingør 30.5. til Åbo.
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Norfolk Va. 31.5.
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 7.6.
m.s. *Almena*, pass. Helsingør 30.5.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. Marseille 8.6. udg.
s.s. *Amalienborg*, pass. Kbhvn. 7.6.
m.s. *Amerika*, J. Borch, ank. London 10.6. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. B. Aires 24.5.
m.s. *Anna Mærsk*, ank. Shanghai 29.5.
s.s. *Anna*, pass. Skagen 3.6.
m.s. *Annam*, V. Kragelund, ank. Kbhvn. 6.6.
s.s. *Anne*, pass. Forness 24.5.
m.s. *Argentina*, afg. Stavanger 4.6.
m.s. *Arizona*, ank. Santos 8.6.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Quebec 20.5.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. New Orleans 4.6.
m.s. *Asia*, H. S. Hansen, ank. Kolsichang 17.5.
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Almeria 30.5.
s.s. *Aslaug*, ank. Rochester 36.5.
m.s. *Asnæs*, pass. Terschelling 8.6.
m.s. *Astoria*, Jensen, ank. Manila 28.5.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Ghent 7.6.
m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, ank. Oslo 7.6. hjg.

B

s.s. *Beira*, i Kbhvn.
s.s. *Bellona*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

s.s. *Benedikt*, Kbhvn.-Fyn-Falster-Langeland Ruten.
s.s. *Bergenhuis*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Corpus Christi 10.5.
s.s. *Bes*, pass. Baawle Point 8.6.
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Belfast 29.5.
s.s. *Betty*, afg. Douala 19.5.
s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, pass. Lödingen 9.6.
s.s. *Birgitte*, ank. Helsingør 20.5.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Mobile 1.6. til Romana.
s.s. *Bodil*, afg. Gdynia 3.6.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Ventspils 7.6. til Tyne Dock.
m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, ank. Middlesbrough 8.6. udg.
m.s. *Bornholm*, Haure-Petersen, afg. Cuba 6.6.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 6.6.
s.s. *Brazilien*, afg. Buenos Aires 30.5. til Bergen.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Skellefteå 30.5.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Lorient 6.6.
s.s. *Britta*, pass. Ushant 2.6.
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Havana 6.6. til New York.
s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Brynhild*, i Ruten Vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, i Ruten Kbhvn.-Aarhus.
s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.
m.s. *California*, afg. Buenos Aires 22.5.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. Kbhvn. 9.6.
s.s. *Carmen*, ank. Königsberg 28.5.
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Port Arthur 9.5.
s.s. *Charkow*, i Kbhvn.
m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Cape of Good Hope 1.6. udg. for Australien.
s.s. *Christiansborg*, ank. Dagenham 7.6.
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Manilla 19.5.
m.s. *Chr. Holm*, pass. Kanalen 6.6. p. R. t. England.
m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Port Alfred 30.5. til New York.
s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Cimbria*, pass. Kbhvn. 7.6. p. R. t. Aalborg.
s.s. *Clara*, Johansen, afg. Port Talbot 30.5. til St. Louis an Rhone.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. 6. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,35
NEWYORK.....	448,50	AMSTERDAM.....	302,80
BERLIN.....	180,25	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,60	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,80	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	144,90	PRAG.....	18,70
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,70

m.s. *Columbia*, Nørregaard, ank. Montreal 31.5.
 s.s. *Cornelia*, afg. Alexandria 22.5.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, ank. Danzig 4.6.

D

s.s. *Dagmar*, Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, ank. Odense 31.5.
 s.s. *Delaware*, afg. Newcastle 2.6.
 s.s. *Diana*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 m.s. *Danmark*, afg. North Shields 5.6. til Aruba.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Shanghai 10.6. for Pukow.
 s.s. *Dorrit*, ank. Canary 31.5.
 s.s. *Douro*, ank. Kehren 26.5.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-Island.

E

s.s. *Ebba*, ank. Bordeaux 29.5.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, pass. Finisterre 1.6.
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Danzig 27.5.
 s.s. *Egholm*, ank. Aarhus 19.5.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, afg. Huelva 4.6.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Pugwash 26.5.
 s.s. *Ella*, i Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Trångsund 4.6.
 s.s. *Elsborg*, pass. Gibraltar 7.6.
 s.s. *Else*, pass. Helsingør 3.6.
 s.s. *Emanuel*, ank. Archangel 6.6.
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Oran 25.5.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Hongkong 6.5.
 s.s. *Energi*, afg. Archangel 6.6. til Cowes Island Wight.
 s.s. *England*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, ank. Bayonne 6.6.
 s.s. *Enigheden*, afg. Archangel 9.6. til Highlidge.
 s.s. *Erindring*, afg. Archangel 8.6. til Dunball Wharf.
 s.s. *Erna*, ank. Esbjerg 23.5.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, ank. London 5.6. hjg.
 s.s. *Esbjerg*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter Nord-Amerika.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Tyne 28.5.
 s.s. *Ester*, ank. Lunto Pola 31.5.
 s.s. *Estrid*, afg. Algier 30.5.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. Vancouver 2.6. udg. til Portland.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. West Hartlepool 7.6.
 m.s. *Fanø*, pass. Helsingør 23.5.
 m.s. *Fionia*, ank. Nakskov 23.5.
 s.s. *Flora*, afg. Frederikshavn 4.6.
 s.s. *Flynderborg*, afg. Kemi 6.6.
 s.s. *Fredensborg*, pass. Kbhvn. 8.6.
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kalding Ruten.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Kbhvn. 8.6.
 s.s. *Frigga*, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Freya*, pass. Ushant 31.5.
 s.s. *Frode*, afg. New York 1.6. til Oslo.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, ank. Galveston 7.6.
 s.s. *Gerda*, pass. Helsingør 2.6.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Malta 5.6.
 s.s. *Gerd*, pass. Dungeness 31.5.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Shanghai 29.5.
 s.s. *Gorm*, i Dok i Frederikshavn 29.5.
 s.s. *Grete*, pass. Ushant 2.6.
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Kbhvn. 6.6.
 s.s. *Gudrun*, afg. Oran 22.5.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Rotterdam 13.4.
 s.s. *Gunhild*, afg. Flussing 31.5.
 s.s. *Gunver*, ank. Port Vendres 30.4.
 s.s. *Gunver Mærsk*, pass. Ushant 30.5.
 s.s. *Gyda*, afg. Clyde 30.5. til Grangemouth.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Archangel 4.6.
 s.s. *Hajnia*, ank. Kbhvn. 7.6.

s.s. *Halland*, Andersen, ank. Methil 5.6.
 s.s. *Haljdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 10.6.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 29.5.
 s.s. *Harald*, afg. Gdynia 29.5. til Garston.
 s.s. *Harriet*, ank. Bristol 31.5.
 s.s. *Hebe*, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 1.6.
 m.s. *Henning Mærsk*, ank. Durban 18.5.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Durban 18.5.
 m.s. *Herdis*, pass. Dover 1.6.
 s.s. *Hilde*, pass. Skagen 8.6.
 s.s. *Hindsholm*, ank. Liverpool 9.6.
 s.s. *Horsia*, Koch, ank. Newcastle 30.5.
 s.s. *Hroar*, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Lizard 28.5.

I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. St. Thomas 9.6. udg.
 m.s. *Indien*, Bronør, ank. Buenos Aires 6.6.
 ss. *Inga*, Rasmussen, afg. Antwerp 31.5. til Rivadio.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Göteborg 27.5.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Beachy 31.5.
 s.s. *Inger*, afg. Goole 3.6.
 s.s. *Inger Toft*, ank. Leningrad 8.6.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, pass. Dover 8.6.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, ank. New York 8.6.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Norfolk 29.5.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 5.6. til Ghent.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Antwerp 18.5.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, pass. Malediverne 7.6. hjg. for Aden.
 s.s. *Jenny*, afg. Gran 1.6.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Danzig 28.5.
 s.s. *Johanne*, pass. Fosnæs 2.6.
 s.s. *Johannes Mærsk*, rapp. 41 21' N. 55 29' V. 25.5.
 s.s. *Jonna*, afg. Emden 24.5.
 s.s. *Jolanthe*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jullandia*, S. Kolls, afg. Saigon 9.6. hjg. for Singapore.
 s.s. *Jutta*, pass. Hanstholm 8.6.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, afg. London 8.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Uleåborg 7.6.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Riga 18.6.
 s.s. *Karla*, ank. Lesham 3.6.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Kathrine Mærsk*, ank. Antwerpen 22.5.
 s.s. *Kentucky*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kirsten*, pass. Hirtshals 27.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Antilla 25.5.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Danzig 5.6.
 s.s. *Knud*, afg. Danzig 3.6.
 s.s. *Koldinghus*, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Kbhvn.-Stettin Ruten.
 s.s. *København*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, afg. Colombo 3.6. hjg. for Djibouti.
 s.s. *Laura Mærsk*, i Svendborg.
 s.s. *Laura*, ank. Hamburg 1.6.
 m.s. *Leise Mærsk*, pass. Pentland Forth 27.5.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Seville 27.5.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Dakar 29.5.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Montreal 20.5.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Trångsund 8.6.
 s.s. *Lilian Mærsk*, ank. Blyth 1.6.
 s.s. *London*, Hansen, pass. Kbhvn. 9.6.
 m.s. *Louisiana*, afg. Rio 28.5.
 m.s. *Lundby*, Lund, pass. Martin Garcia 25.5. til Liverpool.
 s.s. *Lynæs*, pass. Skagen 7.6.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, ank. New Orleans 31.5.
 s.s. *Maja*, ank. Gravesund 2.6.
 s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordshavnene.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, afg. Cebu 6.6. hjg. for Saigon.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Sabang 28.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Ceuta 7.6. til Huelva.
 s.s. *Margrethe*, i Ruten Kbhvn.-London.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Antwerp 1.6.
 s.s. *Marie*, afg. Liverpool 30.5.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Ostermoor 18.5.
 m.t. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Sandvik 7.6.
 s.s. *Maryland*, afg. Buviken 27.5.

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

s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Antwerpen 29.5.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, ank. Penang 9.6. udg.
 s.s. *Minsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Maen*, i Dok i Nakskov 23.5.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Nantes 4.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Archangel 7.6. til Highleridge.
 s.s. *Najaden*, ank. Haukepudas 2.6.
 s.s. *Nancy*, pass. Helsingør 8.6.
 s.s. *Nautic*, ank. Gravesund 31.5.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Luleå 4.6.
 s.s. *Nelly*, ank. Galao 2.6.
 s.s. *Neptun*, ank. Biserta 24.5.
 s.s. *Nerma*, pass. Ernden 2.6.
 s.s. *Nevada*, ank. Buenos Aires 8.6.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Swansea 21.5.
 s.s. *Nidaros*, i Kbhvn.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Yokohama 25.3.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, ank. Wasa 1.6.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Savannah 28.5.
 s.s. *Nordborg*, ank. London 1.6.
 m.s. *Nordbo*, ank. Christobal 29.5.
 s.s. *Norden*, ank. New York 15.5.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Los Angeles 14.5.
 m.s. *Nordhavet*, afg. New York 29.5.
 m.s. *Nordhval*, afg. Vancouver 26.5.
 m.s. *Nordkap*, ank. Quebec 24.5.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 5.4.
 m.s. *Nordpol*, afg. Iquique 22.5. til Hawaii.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Narans 1.6.
 m.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Grand Popo 5.6.

O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, pass. Spurn Hd. 30.5.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Hull 30.5.
 m.s. *Olympia*, Røder, forv. afg. Lisbon 11.6.
 m.s. *Oregon*, afg. Buenos Aires 14.5.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Gdynia 31.5.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, ank. San Francisco 8.6.
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Hull 2.6.
 s.s. *Paula*, afg. Habana 2.6.
 m.s. *Peru*, A. Berg, afg. Dakar 6.6. hjg. for Kbhvn.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Baltimore 23.5.
 s.s. *Poul Møller Schrøder* under Reparation i Helsingør.
 s.s. *Primula*, i Dok i Helsingør 22.5.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Goole 4.6.

R

s.s. *Riga*, afg. Leningrad 7.6. til Holland.
 s.s. *Randi*, ank. Gdynia 29.5.
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 29.5.
 s.s. *Rhone*, Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Reval*, ank. Odense 8.6.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Antwerp 6.6.
 s.s. *Rota*, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Saigon 22.5.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, afg. Dakar 27.5.
 s.s. *Scandia*, ank. Køge 8.6.
 s.s. *Scandia*, afg. Bolton Rouge 29.5. til England.
 s.s. *Scotia*, ank. Kbhvn. 7.6.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.

s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Burntisland 7.6.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Shanghai 23.5.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, pass. Balabach 8.6. for Kolsichang.

s.s. *Signe*, ank. Kasko 27.5.
 s.s. *Sigrun*, forv. afg. Preston 8.6.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Sete 8.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Garston 29.5.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Dungeness 8.6.
 s.s. *Sleipner*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. Ceuta 6.6.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. New Orleans 26.5.
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien 5.6.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Aalborg 28.5.
 s.s. *Stella*, pass. Christobal 24.5.
 m.s. *Stensby*, Eggert, ank. Söderhamn 7.6.
 m.s. *Stjerneborg*, afg. New York 3.6.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Methil 6.6.
 s.s. *Susan Mærsk*, i Helsingør 9.5.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svanhild*, afg. Manchester 30.5.
 s.s. *Suava*, i Randers.
 s.s. *Søborg*, pass. Kbhvn. 9.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. St. Thomas 10.6.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, afg. Bunbury W. Aus. 6.6.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Gdynia 10.6. til Hull.
 s.s. *Tekla*, ank. Uuras 27.5.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Kbhvn. 10.6. til Danzig.
 s.s. *Tennessee*, afg. Gdynia 8.6.
 s.s. *Thyra*, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tamsk*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, N. Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 9.6. hjg.
 s.s. *Tove*, afg. London 29.5.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Bilbao 29.5.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Randers 8.6.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, i Kbhvn.
 m.s. *Tunis*, afg. Leixoes 3.6.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 28.5. til New York.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, afg. Santos 15.5.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Montreal 5.6.

V

s.s. *Vendia*, afg. Nørresundby 7.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Antwerp 28.5.
 s.s. *Viborg*, afg. W. Hartlepool 9.6.
 s.s. *Victoria*, ank. Aarhus 6.6.
 s.s. *Vidar*, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, afg. Køge 28.5. til Uuras.
 s.s. *Virginia*, ank. Buenos Aires 29.5.
 s.s. *Vistula*, ank. Kbhvn. 28.5.

Y

s.s. *Ydun*, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, afg. Hamburg 26.5. til Aarhus.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Nørresundby 4.6.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Vlissingen 7.6.

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

Telefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmald"
Amaliegade 36



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.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**KAJ & PAKHUSE: **HOLMS PLADS**HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491 & 13370EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
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

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.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mørke Grøn 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.

52. Aargang.

København 10. Juni 1936.

Nr. 23.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.
„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 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 retvise, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1564. (T). Sverige S.-Kyst. Løbet til Åhus. Klokketønde og Lystønder inddrages midlertidig.

(U. f. s. Nr. 23/1735. Stockholm 1936.)

Fra omkring den 1. Juni til den 1. Juli d. A. vil Klokketønden Åhus samt Lystønderne Åhus redd, yttre og Åhus redd, inre blive midlertidigt inddraget een ad Gangen og i ovennævnte Orden for Eftersyn.

c. 55° 55' N. 14° 24' E.

1565. (P). Sverige. Gotland W.-Kyst. Burgsvik. Grund.

(U. f. s. Nr. 23/1799. Stockholm 1936.)

En Dampet med et Dybgaaende af 3,4 m har den 28. Maj d. A. taget Grunden i Ledefyrinien paa c. 57° 02',5 N. 18° 14',0 E. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1566. (T). Sverige. Hävrings Fyrskib midlertidig inddraget.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet Hävrings paa c. 58° 33' N. 17° 31' E. er inddraget til omkring den 15. Juli d. A.

1567. Finland. Bottniska Bugt. Indløbet til Jakobstad. Borgmästargrund. Fyr flyttet og tændt.

(U. f. s. Nr. 15/872. Helsingfors 1936.)

Borgmästargrund Fyr paa 63° 42' 57" N. 22° 42' 10" E. er flyttet til 63° 42' 58" N. 22° 42' 03" E. og tændt. Fyret er forsynet med elektrisk Lys og viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 5,5 m. En hvid, ottkantet Fyrbaake paa Betonfundament. Iøvrigt uforandret.

Fyret er overet med Hällö Fyr i Pejling c. 110°.

(E. f. S. Nr. 1/10 1936.)

1568. Finland. Bottniska Bugt. Indløbet til Jakobstad. Hällö Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 15/873. Helsingfors 1936.)

Hällö Fyr paa 63° 42' 48" N. 22° 43' 06" E. er atter tændt.

1569. Danzigomraadet. Weichsel Munding. Neufähr. Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 23/2437. Berlin 1936.)

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 4,3 m.

c. 54° 23' N. 18° 47' E.

1570. (T). Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Afmærkning af Brorester midlertidig forandret.

(N. f. S. Nr. 23/2338. Berlin 1936.)

Broresterne 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 1936. Den hvide Spirtønde, mærket *Misdroy-Seebrücke N.* er inddraget. c. 53° 56' N. 14° 27' E.

1571. (T). Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 23/2340. Berlin 1936.)

En hvid Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Bank S.*, er midlertidig udlagt i c. 8 m Vand paa c. 54° 05',₇ N. 13° 58',₂ E., ved S.-Enden af *Zinnowitz Banke*. Tønden vil blive liggende ude til Slutningen af September 1936.

1572. (T). Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidig Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 23/2340. Berlin 1936.)

En hvid Spirtønde med rød N.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Brücke N.*, er midlertidig udlagt i c. 6 m Vand paa c. 54° 05',₃ N. 13° 55',₉ E., c. 500 m NE. for Landingsbroens Hoved. Tønden vil blive liggende ude til Slutningen af September 1936.

1573. Tyskland. Darsser Ort Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 23/2439. Berlin 1936.)

Darsser Ort hvide, faste Fyr med Et-Blink paa c. 54° 28' N. 12° 30' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink afvekslende med Fire-Blink hver 24^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 5,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 5,7^s. Lysevne: 28 Sm.

(E. f. S. Nr. 18/1241 1936. Kort Nr. 291, 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 402.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1574. Sverige. Sundet. Ven. Haken Fyr forandret.**

(U. f. S. Nr. 23/1742. Stockholm 1936.)

I *Haken Fyr* paa c. 55° 54',₈ N. 12° 43',₇ E. er indlagt en grøn Lysvinkel med Gruppe-Formørkelser mellem Pejlingerne 136° og 144° samt en rød Lysvinkel med Gruppe-Formørkelser mellem Pejlingerne 355° og 5°. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 11/716 og 18/1243 1936. Kort Nr. 312, 210, 278 og 211. Danske Lods, Side 259.)

1575. (T). Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. S. Nr. 32/1741. Stockholm 1936.)

Omkring den 15. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c. 55° 37' N. 12° 53' E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandrede.

1576. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Kinderev. Stenpulle.**
 En lille Stenpulle med 2,2 m Vand er ved Udkastning af Sten dannet paa $55^{\circ} 02'$ ($45''$) N. $12^{\circ} 09'$ ($43''$) E.
 (Kort Nr. 301.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1577. (T). **Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib ombyttes midlertidig.**
 Den 18. Juni d. A. eller snarest derefter vil Fyrskibet *Schultz's Grund* paa c. $56^{\circ} 09'$ N. $11^{\circ} 11'$ E. for et Tidsrum af c. 1 Maaned blive ombyttet midlertidigt med et Fyrskib, der paa Siderne er paamalet „Reserve“. — Fyr- og Taagesignalkarakterer m. m. forbliver uforandrede.
1578. **Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Tangen N. Vrag fjernet.**
 Vraget af Motorskibet *Jylland*, der laa sunket paa c. $56^{\circ} 45',_{11}$ N. $10^{\circ} 55',_{3}$ E., c. $5\frac{3}{4}$ Sm NNW. for Lys- og Fløjtetønden *Tangen NE.*, er fjernet. Den udlagte Vragafmærkning vil snarest, uden nærmere Meddelelse, blive inddraget.
 (E. f. S. Nr. 17/1218 1936).
1579. **Sverige. Kattegat. Vingaskär Fyr forandret.**
 (U. f. s. Nr. 23/1743. Stockholm 1936.)
Vingaskär Fyr paa c. $56^{\circ} 25',_{5}$ N. $12^{\circ} 35',_{8}$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s. Samtidig er det tidligere Fyrhus erstattet med en hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament. Flammens Højde: $10,_{5}$ m. Iøvrigt uforandret.
 (E. f. S. Nr. 11/722 1936. Kort Nr. 247, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 229.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1580. (T). **Danmark. Knude Dyb (Fanø). Bombekastning. Skydeøvelser. Advarsel.**
 I Tiden fra 1.—30. Juli d. A. vil der finde Bombekastning og Skydning Sted i nedennævnte Omraade ved *Knude Dyb (Fanø)*.
 Ved *Peder Meyers Sand* vil Luftfartøjer foretage Bombekastning og Skydning med Maskinskyts indenfor et Omraade begrænset af en Cirkel med Centrum i nævnte Sands Midte (c. $55^{\circ} 18',_{8}$ N. $8^{\circ} 26',_{7}$ E.) og med Radius 2 km.
 Omraadet maa betragtes som farligt, og Skibe — samt Luftfartøjer i hvilken som helst Højde — kan ikke færdes eller opholde sig indenfor Omraadet uden Risiko.
1581. (T). **Holland. Zeegat van Brouwershaven. Ossehoek Fyr midlertidig slukket.**
 (B. a. Z. Nr. 128/1486. 's-Gravenhage 1936.)
Ossehoek røde og hvide Fyr med En-Formærkelser paa c. $51^{\circ} 44',_{7}$ N. $3^{\circ} 53',_{2}$ E. er for Tiden slukket.

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

1582. **Frankrig. Paimpol Bugt. Baake genopført.**
 (A. a. N. Nr. 22/1356. Paris 1936.)
 Baaken *Garrec-an-Istres (Roche Mitreuse)* paa c. $48^{\circ} 48',_{4}$ N. $2^{\circ} 59',_{9}$ W. er genopført.
 (E. f. S. Nr. 20/1411 1936.)

1583. England S.-Kyst. Portland Harbour. Grund.

(N. t. M. Nr. 1033. London 1936.)

En Grund med 6,1 m Vand ligger paa c. 50° 34' N. 2° 26' W., c. 620 m 77° fra den kendelige høje Skorsten ved Foden af Kulpieren.

1584. (T). Irland E.-Kyst. Kingstown Harbour. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 1035. London 1936.)

Taagesignalet ved Fyret paa W.-Pieren er for Tiden ude af Virksomhed. c. 53° 18' N. 6° 08' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1585. Spanien S.-Kyst. Cadiz Bugt. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1039. London 1936.)

Lystønden „No. 1 Cabezo de los Asnos“ paa c. 36° 36' N. 6° 23' W. er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde med en rød Cylinder som Topbetegnelse. Fyrkarakteren er rødt Et-Blink hver 2^s.

(E. f. S. Nr. 21/1473 1936.)

1586. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Hatteras Fyr flyttet og forandret.

(N. t. M. Nr. 21/1341. Washington 1936.)

Cape Hatteras Fyr er flyttet 0,9 Sm i Retningen 299° og forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Flammens Højde: 51 m. Synsvidde: 19 Sm. Sort Tremneværkstaarn. — Det gamle Fyrtaarn vil ikke blive fjernet.

35° 15' (42") N. 75° 32' (12") W.

(E. f. S. Nr. 19/1349 1936.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1587. Brasilien. San Joao Islands. Tocansa Island. Fyrs Beliggenhed.**

(N. t. M. Nr. 1026. London 1936.)

Tocansa Island Fyr er beliggende paa *Woody (Maiau) Point* paa c. 1° 18' S. 45° 02' W., 7,7 Sm 255° fra den tidligere Plads paa NE.-Enden af *Tocansa Island*. Iøvrigt er Fyret uforandret.

1588. Brasilien. Tutoya. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1013. London 1936.)

En sort og hvid, lodret stribet Spidstønde mærket „*Fairway*“ er udlagt 2,2 Sm 306° fra *Papagayo Island Fyr*, der er beliggende paa c. 2° 41' S. 42° 15' W.

1589. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Pigeon Point. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 1011. London 1936.)

Pigeon Point Taagesignal afgives nu med Diafon. Signalet er To-Stød.

c. 37° 11' N. 122° 23' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1590. (P). Frankrig. Agde Radiopøjlstation træder atter i Virksomhed.**

(A. a. N. Nr. 22/1359. Paris 1936.)

Agde Radiopøjlstation paa c. 43° 17',3 N. 3° 31',3 E. træder atter i Virksomhed den 15. Juni d. A. Kl. 0800.

(E. f. S. Nr. 1/72 1936.)

1591. Frankrig. Toulon. La Mitre Radiopejlstation nedlagt.

(A. a. N. Nr. 22/1360. Paris 1936.)

La Mitre Radiopejlstation paa c. 43° 06' N. 5° 56' E. er nedlagt og erstattet med Radiostationen *Cépet* (FEM) paa 43° 04' (10") N. 5° 56' (44") E.**1592. Frankrig. Cannes. Le Sécant Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 22/1361. Paris 1936.)

Le Sécant Fyr paa c. 43° 32',₈ N. 7° 01',₀ E. er forandret til at vise grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s, Lys 4,₅^s, Mørke 1,₅^s, Lys 1,₅^s, Mørke 1,₅^s, Lys 1,₅^s, Mørke 1,₅^s. Synsvide: 11 Sm.**1593. (P). Sardinien. Tyrenske Hav. La Maddalena Anduvning. Corcelli Skær. Fyr tændes.**

(A. a. N. Nr. 141/336. Genua 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa Skæret *Corcelli* paa c. 41° 18' N. 9° 24' E. et Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 2^s, Mørke 1^s, Blink 2^s, Mørke 5^s. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 13 Sm. En rød- og hvidstribet Fyrbaake.**1594. Tunis. Banc el Biban. Ras Zira Lystønde forsynet med Topbetegnelse.**

(A. a. N. Nr. 22/1362. Paris 1936.)

Lystønden *Ras Zira* paa c. 33° 28',₀ N. 11° 23',₃ E. er blevet forsynet med en rød Ballon som Topbetegnelse.**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****1595. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Kateman Floden Anduvning. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 129/1493. 's-Gravenhage 1936.)

Et Vrag, hvorfra Masten rager c. 10 m over Vandet, ligger sunket paa c. 0° 20',₅ N. 103° 42' E.**1596. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Billiton S.-Kyst. Tg. Keloempang S. Grund.**

(B. a. Z. Nr. 129/1492. 's-Gravenhage 1936.)

En mindre Grund (Sten) med 1½ m Vand er fundet paa c. 3° 17',₈ S. 108° 00' E., 2570 m 153° fra Tg. *Keloempang*.**1597. Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Koemai Bugt. Kendeligt Træ forsvundet.**

(B. a. Z. Nr. 129/1494. 's-Gravenhage 1936.)

Det kendelige Træ paa 2° 59' 22" S. 111° 35' 10" E., c. 3Sm NE. for Tg. *Pengoedjan*, er forsvundet.**XI. Bekendtgørelser m. m.****Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korte eller
Bogs Nr.*England:*R New edition of Eastern Archipelago Pilot, Vol. I.
R 3453 Strait of Malacca. — Klang strait and approaches.

Tillæg.

1598. Danmark. Smaalandsfarvandet. Orehoved-Knudshoved. Oreby Skov S.
Oplysning om Afmærkning af Skydeplads.

De 6 sorte Stager, der afmærker Skydepladsen S. for *Oreby Skov*, er flyttet og ligger nu paa følgende Pladser:

- a. 55° 01' (18") N. 11° 49' (21") E. d. 55° 02' (03") N. 11° 47' (51") E.
 b. 55° 01' (30") N. 11° 48' (28") E. e. 55° 02' (23") N. 11° 48' (05") E.
 c. 55° 01' (43") N. 11° 47' (36") E. f. 55° 02' (15") N. 11° 48' (37") E.
 (Kort Nr. 301 og 306. Danske Lods, Side 502. Søm.-Fort. Side 72, Nr. 4.)

1599. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæk Fjord. Oplysning om Afmærkning af Skydeplads.

De 7 sorte Stager, der afmærker Skydepladsen paa *Karrebæk Fjord*, er flyttet og ligger nu paa følgende Pladser:

- a. 55° 12' (14") N. 11° 42' (24") E. e. 55° 11' (19") N. 11° 40' (33") E.
 b. 55° 11' (39") N. 11° 42' (06") E. f. 55° 11' (46") N. 11° 40' (59") E.
 c. 55° 11' (00") N. 11° 41' (33") E. g. 55° 12' (25") N. 11° 42' (01") E.
 d. 55° 11' (10") N. 11° 41' (03") E.
 (Kort Nr. 300. Danske Lods, Side 508. Søm.-Fort., Side 72, Nr. 1.)

1600. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.

Fyrskibet *Halsskov Rev* paa c. 55° 20' N. 11° 03' E. er midlertidig ombyttet med en hvid Lys- og Fløjtetønde mærket »*Halsskov Rev*«, og som] viser samme Fyrkarakter som Fyrskibet, hvidt Et-Blink hver 12^s.

(E. f. S. Nr. 21/1454 1936.)

1601. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder genudlagt.

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Lys- og Klokketønden *Knastegrund* c. 55° 03' N. 10° 14' E. og *Skrams Flak* samt Lystønderne *Langetangflak*, *Knoldhjørne E.* og *Bjørnø N.*

(E. f. S. Nr. 20/1402 1936.)

1602. Danmark. Lille-Bælt. Farvandet omkring Baagø. Remmen N. Asnæs Rev. Afmærkning forandret.

1. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Remmen N.*, er udlagt i 17,2 m Vand paa 55° 19' (21") N. 9° 51' (19") E.

2. Den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Asnæs Rev*, paa 55° 16' (54") N. 9° 52' (20") E. er flyttet c. 1/2 Sm N. efter og ligger nu i 10,2 m Vand paa 55° 17' (24") N. 9° 52' (26") E.

(E. f. S. Nr. 19/1326 1936. Kort Nr. 318, 241, 278, 279 og 280. Danske Lods, Side 368 og 360. Søm.-Fort. Side 51, Nr. 25 A og 29.)

1603. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark NE. Lystønde genudlagt.

Lystønden *Mommark NE*. paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 20/1404 1936.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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.

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

BRONZE PROPELLER

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

•
Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner
Kulsyre-Ildslukningsanlæg
Brandalarmeringsanlæg
Oliefyrringsanlæg
Staalpropeller
Oliefiltre
Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre
Evaporatorer
Armatyr
Pumper
Ventilatorer
etc.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

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

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG
Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).
ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
822

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:
O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(3 Ledninger)

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 25

TORS DAG 18. JUNI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SIDEN SIDST

Fra Frankrig meldes der stadig om nye Strejker, og selvom forskellige af de gamle bilægges og Situationen ikke kan siges at være endt i det rene Kaos, er alt dog saa forkludret, og ingen kan se, hvor Frankrig i Øjeblikket styrer hen.

Er man usikker i Frankrig, er man det ikke mindre i England. Her synes Udenrigsminister Eden, der hidtil har været Folkeforbundets ivrigste Advokat, nu at staa svagere, idet der fra forskellige Sider presses paa for at faa Sanktionerne mod Italien ophævet. Antagelig falder Eden paa dette Spørgsmaal, men saa er Æren reddet. Hvordan man vil forholde sig overfor Negus kommer i anden Række.

Ellers er det Forholdet mellem Tyskland og Italien, der vækker Uro alle Vegne, ikke mindst i Frankrig og Rusland. Sovjetrepublikken skal efter de sidste Meddelelser derovrefra, om man da ellers kan tro dem, være paa Vej mod en rent borgerlig Forfatning, hvor der tilsikres Folk alle mulige Friheder, som de længe har maattet savne, ja egentlig aldrig kendt i Rusland. Men maaske er det ogsaa kun et Eventyr, beregnet paa Udlandet. Tyskland og Italien — de to Diktaturstater — synes at skulle finde hinanden.

Det eneste, der er at haabe er, at ingen alligevel vil vove at slippe Ragnarok ud over Europa, fordi man kan sige sig selv, at det saa er ude med denne Verdensdel som Kulturcentrum.

Og saa begynder det jo tilsyneladende for Alvor i Østen. Foreløbig mellem to indbyrdes uenige kinesiske Stater, men Japan lurar, parat til at springe paa dem, — hele det Bylte, der hedder det himmelske Rige venter, og hvem kan forhindre Japan i at æde Kina. Hvem? Og hvad bliver saa det næste?

BALTIC CONFERENCE

Repræsentanter for ikke færre end 22 Søfartsnationer har i den forløbne Uge været samlet i Oslo til The Baltic and International Maritime Conference's General Meeting. Præsidenten, Major *Russell Cairns* indledte, og efter hans lange og interessante Udredning for den sidst forløbne Tid, som for Søfartsvilkaar i det hele taget, talte Norges Rederforbunds Præsident *Fr. Odjell*. Taleren kom især ind paa de Spørgsmaal, som havde Tilknytning til Skibsfartens Genoprejsning, som han kaldte det. Til en Begyndelse tegnede Taleren Linien for Udviklingen efter Verdenskrigen og redegjorde for de Bestræbelser fra forskellig Side, men især fra Redernes, som var gjort for at komme den usunde Konkurrence til Livs. Han refererede de udmærkede, men desværre resultatløse, Resolutioner, som var blevet vedtaget paa de internationale Møder og Konferencer af bl. a. samtlige Søfartsnationers Regeringsrepræsentanter.

Minimumsfragter maatte, sagde Taleren, opfattes som et Led i disse Bestræbelser og et Led i den store Rationaliseringsproces. De er for saa vidt udmærkede, men kan naturligvis ikke gøre det ud for den internationale Tonnageregulering, som maa til, selv om de paa visse Markeder har bevist deres Nytte. Man maa derfor se at naa til Ende med den store

Rationaliseringsplan, som var til Debat sidste Aar i London, saa meget mere, som man i Mellemtiden har faaet et overordentlig værdifuldt Fingerpeg gennem den internationale Tankerpool's heldige Arbejde i to Aar. Denne Pool, som bygger paa et tillidsfuldt Samarbejde mellem Befraglere og Redere, havde gjort Underværker for denne specielle Del af Skibsfarten, uden at Samfundet iøvrigt, Olieforbrugere osv., havde haft noget Ubehag deraf.

Vi ved imidlertid ogsaa, fortsatte Præsidenten, at en Rationalisering af Verdensskibsfarten ikke kan gennemføres uden Støtte fra de respektive Regeringer. Dette havde ogsaa været Forudsætningen i London-Forslaget, men var iøvrigt lovet af en Række Regeringer.

Taleren resumerede sine Betragtninger i en Resolution, som til at begynde med paaberaabte sig en Udtalelse af det internationale Handelskammer for et Aar siden, og derefter understøttede den engelske Rederiforenings Anvisninger vedrørende Midler til Verdenshandelens Genoplivelse i normalt Omfang. Endvidere gav Resolutionen Udtryk for, at det Arbejde med Rationaliseringsplanen, der i Fjor var blevet afbrudt, nu kunde genoptages.

ANDRE TALERE OG MENINGER

Næste Punkt paa Dagsordenen var *The Baltwhite Timber Scheme*. Mr. T. Norman F. Salvessen indledede med at gøre Rede for Planens Tilblivelse og fremsatte følgende Forslag til Resolution:

That this General Meeting of The Baltic and International Maritime Conference, representing 22 maritime countries,

entirely approves and confirms the Baltwhite Timber Scheme;

considers this Scheme is for the time being the only means of protecting the interest of owners whose vessels are employed in the Baltic and White Sea Timber Trades;

places on record as an established fact that in spite of rumours and statements issued by charterers and others, all owners of importance are standing firm by the minimum rates; and

encourages all owners resolutely to maintain their position, urges upon brokers to give the Scheme their full support, and invite the co-operation of all charterers.

Skibsreder Dahl-Hansen, Kristianssand, støttede denne Resolution.

Mr. *Souter* mente, at Baltwhite Timber Scheme vilde blive en Succes. De største Vanskeligheder kom fra Anglo-Soviet Shipping Co. og andre af Sovjets Charter-Agenter. Konferencen har gjort alt for at opnaa et venskabeligt Samarbejde med Sovjetrusland, men Kernepunktet i Sagen er, at de russiske Lønninger kun er en Brøkdal af de engelske, og det russiske Standpunkt er et Angreb paa andre Landes Skibsbesætningers Levestandard.

Videre talte Mr. *W. A. Gillespie*, Glasgow, om Betydningen af Samarbejde mellem Redere og Mæglere. Taleren var Redermedlem af Konferencen, men talte paa 230 Mæglermedlemmers Vegne. Disse Mæglere var fordelt paa 23 Lande og næsten 100

Havne. Talerens Hensigt var at søge at vække Interesse for større Forstaaelse fra Redernes Side for Mæglerens Arbejde og bedre Støtte til dem fra Konferencens Side. Rederne skulde selv have større Nyttelighed og Tilfredshed af at benytte sig af Konferencens Mæglermedlemmer.

Siden Baltwhite Scheme'n er blevet indført, har man fra visse Mægleres Side søgt at modarbejde den og opfordret Befragterne til ikke at betale efter Scheme-Raterne. Taleren syntes, at Navnene paa saadanne Mæglerer burde offentliggøres, saa at Rederne kunde vide, hvem der arbejdede imod dem. Det er Mæglerens Pligt at arbejde i Redernes Interesse. I de sidste Aar, hvor den almindelige Depression har hersket i de fleste Lande, har Mæglerne haft det ligesaa svært som Rederne, men der har dog aldrig været Tale om, at Mæglerne skulde have Subsidier i de Lande, hvor Rederne faar det.

Efter Mr. Gillespies omfattende Foredrag talte de norske Skibsmægleres Formand, *Sverry Wyller* og Skibsmægler *Gustav Lindegren* fra Stockholm. Begge udtalte Støtte til Konferencen. Skibsreder *Willie C. K. Hansen* fra København omtalte The Documentary Councils Arbejde med Certeparti-Reformerne og de Forhandlinger, der var blevet ført herom. Han anmodede om Redernes interesserede Støtte i dette vigtige Arbejde.

Det mest omfattende Foredrag blev holdt af den tidligere Direktør i Nordisk Skibsrederforening, *Johs. Jantzen*, om det nye Befragtningskapitel i den nordiske Sølovstiftning. Han kom derved til at beskæftige sig med forskellige Spørgsmaal, saasom Timecharter-Fremgangsmaaden i Henhold til de forskellige Landes Lovgivning. Under en Omtale af Haagreglerne, udtalte han, at disse udgør et Dokument, der vil vise Retfærdighed til alle Sider.

Konferencens juridiske Raadgiver Mr. Temperley fremkom med Forslag om visse Ændringer i Konferencens Vedtægter, og de blev vedtaget.

Ved det derefter foretagne Valg genvalgtes med Akklamation Major Russell Cairns til Konferencens Præsident og Skibsreder Fr. Odfjell til Vicepræsident, og den norske Skibsrederpræsident skal næste Aar afløse Majoren som Conferencens Præsident.

De øvrige Valg var næsten alle Genvalg, nyvalgt til Vicepræsident blev kun Phs. v. Ommeren, jr., Holland.

Det helt igennem vellykkede Møde sluttede med en storstilet Banket paa Grand Hotel.

SVERIGE OG SUBSIDIERNE

Ved en Banket forleden holdt den svenske Skibsreder *Gunnar Carlsson* en Tale, hvori han kom ind paa de øjeblikkelige Problemer.

Det er umuligt, udtalte Hr. Gunnar Carlsson, at skimte den nye Dags Morgenrøde, som der i mange Aar er blevet talt om. Vor svenske regulære Liniefart har, takket være den Højkonjunktur som svensk Eksport kan glæde sig ved, arbejdet under lysere Forhold i den sidste Tid end i mange Aar. Men hele den store Transportfart kan dette desværre ikke siges at være Tilfældet med. Det gælder ikke blot for den Del af Fragtmarkedet, som nærmest interesserer den svenske Nord- og Østersøflaade, men ogsaa for det store Verdensmarked i sin Helhed, med Undtagelse af Rustningsindustriens stadig stigende Behov for Transport af Malm og Jern, et Transportbehov som man ikke engang kan kalde glædeligt.

Arbejdet paa en kunstig Regulering af de vigtigste Markeder gennem Minimumsfragter har muligvis afstedkommet visse Lettelser, men det Tidspunkt, da den frie Skibsfart paany kan blive en selvstændig og paa egne Fødder staaende Næringsvej, synes stadig lige fjært. Subventionspolitikken synes at gribe mere

og mere om sig og at kaste sin Skygge over Erhvervet i sin Helhed. Det ser saaledes ud til, at Subventioneringen af f. Eks. den engelske Trampflaade skal blive permanent.

Naar hertil saa føjes Konkurrencen med de Landes Skibe, som paa Grund af Valutaforhold, lavere Levestandard, ringere Driftsomkostninger kan klare sig bedre end vore, da bliver Billedet fuldstændigere men ikke lysere.

Skulde imidlertid ingen Ændring indtræde i den nuværende internationale Handelspolitik, vil Staten maaske blive nødsaget til at tage Spørgsmaalet om Støtte til det svenske Rederierhverv under alvorlig Overvejelse. Da kan Subventionsspørgsmaalet blive aktuelt, for at ikke det svenske Flag skal tvinges bort fra den Position det gennem Aarhundreder har tilkæmpet sig paa Verdenshavene.

Det bør imidlertid ikke glemmes, at vi i vort Land har en usædvanlig Støtte for svensk Skibsfart, hvis vi blot kan udnytte dette i fuld Udstrækning: vort Lands Handelssamkvem med fremmede Lande og Verdensdele. Denne Vareudveksling foregaar i en meget væsentlig Grad med andre Landes Skibe, Lande som kun i ubetydelig Grad giver svensk Skibsfart Lejlighed til at transportere deres Varer. Det kan muligvis blive nødvendigt for os — en tvingende Nødvendighed — at undersøge paa hvilken Maade vi kan udnytte Situationen paa dette Felt, helt anderledes end nu.

Man maa ikke glemme, at alle de Transporter vi lader gaa fra os uden at faa en modsvarende Erstatning fra dem, der trænger ind paa vore Felter, betyder ikke blot formindsket Beskæftigelse for svensk Tonnage, men det betyder ogsaa samtidig en forøget Arbejdsløshed blandt svenske Søfolk, et Problem der allerede er aktuelt.

Det synes maaske ulogisk paa Baggrund af denne temmelig mørke Situation at se paa det febrilske Nybygningsarbejde, som ikke blot vore egne men ogsaa fremmede Skibsværfter kan melde om. Forklaringen er, at hele den internationale Skibsfart befinder sig i et Afsnit af sin Udvikling, hvor Farten paa Grund af den knivskarpe Konkurrence er kommet til at spille en udslagsgivende Rolle.

For hele vort Land er det glædeligt indenfor vore Grænser at have Skibsværfter, der er saa glimrende, at Skibene derfra bliver en meget vigtig Eksportartikel. Uden paa nogen Maade at ville undervurdere den værdifulde Støtte svensk Skibsbyggeri har faaet fra Udlandet, ikke mindst fra Norge, vover jeg at paastaa, at det er svensk Rederierhverv der har været Rygraden og fra Begyndelsen muliggjort Skibsværfternes Udvikling, og svensk Skibsfart har derigennem givet en kraftig Hjælp til en Gren af svensk Industri, og dette har givet direkte og indirekte Arbejde til mange Hænder. Med dette som Udgangspunkt vilde Tallene endnu en Gang udtrykke det berettigede i Kravet om at svensk Industri ogsaa søger at skaffe svensk Skibsfart den Støtte den i saa høj Grad har behov for at komme igennem de vanskelige Tider nu og for at hævde sin Stilling i Verden.

MEDDELELSER FRA

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Finlands Skibsfart 1935

Den voksende Vareomsætning mellem Finland og Udlandet samt Muligheden af at erhverve billig Tonnage i de store Søfartslande har i de senere Aar indvirket gunstigt paa Rederivirksomheden i Finland. Koffardiflaadens Tonnage ogedes saaledes fra 382,748 Br. Reg. Tons i 1932 til 465,780 Tons i Aaret 1933 og 522,531 Tons i 1934. Af den i disse Aar stedfundne Tonnageforøgelse paa ialt 139,783 Br. Reg. Tons faldt langt den største Del paa Dampskibstonnagen. Siden 1930 er denne vokset fra 260,161 Tons (538 Dampere) til 424,873 Tons (545 Dampere) i Slutningen af 1934.

Sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar omfattede Finlands Handelsflaade pr. 31. December 1935 følgende Skibe:

	1933		1934		1935	
	Antal	B.R.T.	Antal	B.R.T.	Antal	B.R.T.
Dampskibe	535	385,726	545	428,326	527	417,008
Motorskibe	161	28,572	168	30,385	155	27,655
Sejlskibe	242	73,131	206	65,669	175	59,462
Pramme	3,145	238,800	3087	234,137	—	—

I Modsætning til tidligere Aar viser 1935 Nedgang i Tonnagen. En Del store Occandampere og Sejlskibe gik i Beretningsaaret tabt ved Forlis eller solgtes til Udlandet, men iøvrigt hidrører Tonnagens Formindskelse dels fra den

usikre Situation paa Fragtmarkedet, dels fra den skærpede Konkurrence fra Lande, hvor Skibsfarten understøttes af Staten. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at den finske Rigsdag ifjor ikke godkendte et til den af Regeringen fremsat Forslag om en Statssubvention paa 900,000 Fmk. for indeværende Aar til Finland-Sydamerika Linien.

Medens for 10 Aar siden kun ca. 20 pCt. af Finlands Export og Import formidledes af indenlandske Skibe, er denne Andel nu oppe paa ca. 37 pCt. Under finsk Flag transporteres en ikke ringe Del af Landets Exportvarer, især Papir, Cellulose og Stykgods, ligesom over Halvdelen af Importen af Kul og Koks, Stykgods m. m. formidles af finske Skibe.

(Fortsættes).

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Endnu en Uge er gaaet, uden at der har vist sig noget Tegn til en almindelig Bedring paa de oversøiske Markeder. Nu og da kan der paa enkelte Markeder komme et lille Blaf, som f. Eks. i den forløbne Uge paa Rismarkedet fra Saigon, men den Vare, der frem for noget andet skal give den stadige og støtte Efterspørgsel efter Tonnage, nemlig Korn, er praktisk talt forsvundet fra Markederne.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henvises iøvrigt til nedenstaaende kortfattede Resumé:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. St. Lawrence er stadig skuffende, og Resultatet af en hel Uges Arbejde var siger og skriver een Afslutning af en 26.000 Qrs. Baad til U.K./Cont. paa Schedule Betingelser, og i Øjeblikket findes der ikke en eneste positiv Ordre.

Fra Northern Range er det som sædvanlig Scrapjernsnoteringerne, der indtager største Pladsen i de fra New York kommende Telegrammer. Rateniveauet er omtrent uforandret. Albany tog en 6000 Tonner til Grækenland til Minimalraten og en 26.000 Qrs. Baad til Rotterdam til 2/- pr. Qr.

Fra Cuba har der været nogen større Aktivitet, og en Række store Baade blev sluttet til Rater mellem 13/9d. og 14/- fra 1/3 Lastpladser til U.K./Cont., Juni/Juli. I Øjeblikket synes Befragterne at foretrække tidlig Tonnage, og sikker Junitonnage kan utvivlsomt faa 14/6/d. til p.p. U.K. — San Domingo noterer 13/- for stor Tonnage til U.K./Cont.

River Plate. Ogsaa i denne Uge har det været umuligt at faa Forretning i Stand til Europa, hvorimod en Baad paa 7000 Ts. er sluttet San Lorenzo/Pacific til 14/- for Juni, og en 5000 Tonner til Montreal til 14/6d. for Juli Lastning.

The Tramp Shipping Committee gør sig krampagtige Anstrengelser for at forbedre Stillingen for de mange Dampere, der ligger og venter, men hvad nytter det at udstede Forbud imod Ballastafgang dertil, naar det, det kommer an paa, nemlig Efterspørgslen, praktisk talt er forsvundet.

Syd- & Nordamerikas Vestkyst. Nitratbefragterne fra Chile ventes at komme i Markedet for August Lastning og noterer nominelt 18/- herfor, men positiv Forretning findes ikke endnu.

Fra Peru noteres 8000 Ts. Sukker til pickede ports U.K./Cont. incl. Casablanca til 18/6d., Option Marseilles 19/6d., August.

Nordpacific er i Lighed med de øvrige Kornexportcentrer blottet for Efterspørgsel efter Korntonnage. Paa fio. Basis til Europa er der derimod sluttet 3 Dampere til omkring 19/- à 19/3d., hvilket kan gentages for Juli/August.

Transpacific Markedet ligger noget svagere under Indvirkning af den lange Række Timecharterbaade, Operators har sluttet for Beskæftigelse i denne Trade, men der kan dog stadig faas omkring 20/- per 100 Balefod til Shanghai eller Nordkina. — Til Australien søges stadig Tonnage til 21/- per 100 Balefod. Inter-

costal Lumber er sluttet gentagne Gange til \$10:- pr. Mille, hvilket kan gentages for Juli/August/Sept., og til Sydafrika søges Baad paa omkring 425.000 Cbft. Bale, for hvilken indikeres \$8500:- fio.

Østen/Indien. Soyabønner har faaet Linerspace til 13/6d., og Befragterne holder nu ud for endnu lavere Rater for Parcelforretning. Paa Certepartibetingelser kan antagelig faas omkring 20/- til Rotterdam eller Hamburg.

Fra Saigon har der, som nævnt i Indledningen, været ret livlig Efterspørgsel, baade efter Parcels og for hele Baade. De betalte Rater har ligget omkring 22/6 til 23/6d., hvilket kan gentages, og maaske forbedres lidt.

Fra Indo-Kina er sluttet 7700 Tonner for Anthracit til Marseilles og Rouen til 20/6d. fio., hvilket kan gentages, ligesom der søges Tonnage til Montreal til 18/- fio. Aug./Sept.

De indiske Markeder er uden større Interesse. Erts fra Karachi til Stockholm sluttet til 22/6d.

Australien. Ogsaa dette Marked er blottet for Efterspørgsel efter Korntonnage. Whyalla noterer 7/6d. for Erts til Japan, og \$4.40 for Erts til Baltimore.

Sydafrika. Der noteres 6/7000 Ts. Beira/U.K., primo Sept. til 16/-, og fra Durban kan Befragterne stadig tage Tonnage for Erts til Göteborg/Danzig til 15/-, forsøger mere, ligesom der noteres flere mindre Laster til Nordfrankrig til 13/6d., og en enkelt Last til Porsgrund til 14/6d. fio.

Europa. De urolige politiske Forhold i Lande som Spanien og Frankrig lægger en Dæmper paa Forretningerne, og Havnestriker i Belgien og Frankrig forbedrer ikke Forholdene.

Udgaaende var Markederne igen meget stille og Rateniveauet i det store og hele uforandret.

Fra Sortehavet circuleres en Række forskellige Ladninger for Russernes Regning, bl. a. Korn til Antwerp eller Rotterdam til omkring 9/-, og 9/3d. for Erts til Continentet, ligesom en stor Baad kan placeres for Pigiron til Japan til 15/-, maaske mere. Flere Baade sluttet for Kul til Staterne til omkring 10/7½d. for Juli/August Lastning.

Donau noterer forskellige tentative Ordre for August Lastning til omkring 15/-, men saavidt vides har der endnu ikke fundet konkret Forretning Sted.

Middelhavet hjem ligger stadig fast, men forskellige Redere, der havde sikret sig gode Forretninger derfra, er løbet ind i Havnestriker i forskellige continentale Havne, hvorved en Del af Glansen er gaaet af disse Forretninger.

I vore hjemlige Farvande er det mest fremtrædende Træk den Stramning, der har fundet Sted i Kulraterne til Danmark/Østersøen. 2500 Tonner fik f. Eks. 4/6d. Tyne/Fredericia.

Paa Trælastmarkederne fortsættes Befragtningen paa Basis af Minimalraterne.

Timecharter. I Vestindia Markedet er der ikke meget Liv. Raten ligger omkring 90/95 Cents for 5000

Tonnere for Rundture. Timecharter trip across har betalt \$1.50 for 5000 Tonner.

For stor Dieseltonnage er der stadig en Del Efter-

spørgsel for saavel enkelte Trips som for kortere eller længere Periode. Rateniveauet er ikke undergaaet Forandringer af større Betydning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nybygning

Paa Nakskov Skibsværft søsaltes i forrige Uge et nyt Fragt-Dieselmotorskib, der bygges til Dampskibsselskabet »Torm« i København.

Det nye Skib, der er Værftets Byggenummer 73 og er bygget til British Corporations højeste Klasse under Tilsyn af Firmaet Brorsen & Overgaard, faar en Lasteevne af 2900 Tons dw. Længden er 300 Fod, Bredden 42,6 og Dybden 26,5½ Fod. Det har 4 Luger og moderne Lossemidler, og Maskineriet bestaar af en af Burmeister & Wains Dieselmotorer paa 2250 HK.

Stabelafløbningen forløb glat. Fru Godsejer Thyra Juell døbte Skibet med Navnet »Thyra S.« og straks efter Afløbningen blev det lagt ind til Værftets Udrustningskaj. Afleveringen finder Sted midt i August.

»Aalborghus« Jomfrurejse

Det Forenede Dampskibs-Selskabs elegante Nybygning, Dieselmotorskibet »Aalborghus«, nærmer sig nu Fuldendelsen ved Nakskov Skibsværft. Lørdag den 27. ds. ventes Skibet hertil, og samme Aften Kl. 20 afaar det fra Kvæsthusbroen paa sin Jomfrurejse til Aalborg.

Under Skibets Ophold i Aalborg om Søndagen vil der blive afholdt en Festlighed ombord, hvortil der er udsendt en Række Indbydelser.

Aarhus Havn

Aarhus Havn har udsendt Beretning om Havnens Drift i 1935, udarbejdet af Havningenør H. Gebauer.

Der indkom i Aaret ialt 3083 Damp- og Motorskibe og 2031 Sejl- og Sejlmotorskibe paa tilsammen 1,606,000 Registertons Netto, og de udlossede ialt 1,339,900 Tons Gods. I samtlige udgaaende Skibe indladedes 291,673 Tons Gods, heri er medregnet Stenskerfartøjerne, som har udlosset ialt 141,683 Tons Sten- og Grusmaterialer. Medens mere end Halvdelen af de indgaaende Skibe kom fra danske Havne og medførte 332,000 Tons Gods, medførte Skibene fra Udlandet ca. 3 Gange saa meget Gods, nemlig ca. 1 Mill. Tons til indenlandske og 185,000 til udenlandske Havne.

Sammenlignet med Opgørelsen for 1934 viser dette en Opgang paa 6,5 pCt. paa den samlede Antal indgaaende Skibe, paa 11,4 pCt. paa den samlede indgaaende Tonnage, paa 8,5 pCt. paa den samlede udlossede Ladning, og 3,6 pCt. paa den samlede indtagne Ladning.

»Kronprinsessan Ingrid«s Prøvetur

Det nye Passager- og Automobil-Motorskib »Kronprinsessan Ingrid« som skal indgaa i Overfarten Frederikshavn-Gøteborg, stod forleden ud i Kattelgat paa teknisk Prøvetur. I denne Tur, der i enhver Henseende forløb tilfredsstillende, deltog Værftets Ledelse og Teknikere, Repræsentanter for Rederiet Frederikshavn-Gøteborg-Linien, Ingeniørerne Juell og Clausen fra Lloyds og Ingeniører fra Motorfabriken »Atlas« Stockholm, der har leveret de to Dieselmotorer. Under Sejladsen opnaedes en Fart af godt 16 Knob.

»Kronprinsessan Ingrid« gik Dagen efter fra Frederikshavn med Rederiets Bestyrelse og Værftets Ledelse paa en afsluttende teknisk Prøvetur, og Torsdag Morgen Kl. 9 blev Flagene skiftet i Gøteborg, d. v. s. man sænkede det danske og hejste det svenske Flag i Nærværelse af Repræsentanter fra Gøteborgs Myndigheder, Rederiet o. s. v. og dermed har det smukke svenske Skib begyndt sin Gerning.

Den polske Sydamerika Linie

Damperen »Pulaski«, der ogsaa tilhører Gdynia-Amerika Linien, har foretaget sin første Rejse til Sydamerika, og den er forløbet saa godt, at Selskabet nu har faaet Lyst til at udvide denne Sydamerikafart. Denne Beslutning skal gennemføres i September, saaledes at der regnes med maanedlige Rejser fra Danzig-Gdynia til Sydamerika. Den hidtil i Palæstinafarten anvendte Damper »Koscuszko« skal være udsat til denne Fart.

Udlandstrafiken paa lettiske Havne

Statistikken over Trafiken paa Letlands Havne 1935 foreligger nu og viser, at ialt 2,867 Skibe med 1,435,307 N.R.T. har forladt lettiske Havne. Deraf gik 1,668 Skibe med 1,048,520 N.R.T. til Udlandet, mens 1,199 Skibe med 386,787 N.R.T. gik til andre lettiske Pladser. Af de i Udlandstrafikken optalte Skibe var 696 tyske, derefter fulgte 297 lettiske, og Rækkefølgen er saaledes: 207 svenske, 145 danske, 104 engelske, 74 estniske, 64 finske, 41 norske og 19 hollandske Skibe.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i April Maaned 1936

Over Danzigs Havn er i Løbet af April Maaned udført 119,136 t. Kul, deraf til Danmark 4,604 t. mod 118,913 t., deraf til Danmark 6,650 t. (Kul i Marts Maaned 1936. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Frankrig	61,702 t.
Sverige	37,750 -
Danmark	4,604 -
Holland	3,850 -
Belgien	3,730 -
Grækenland	4,500 -
	119,136 t.

Havntrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Maj 1936

Tallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne stillede sig i de første 5 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	5454	9,211,553	4956	8,111,038
1935	5069	8,446,447	4538	7,366,430
Forskel ...	+385	+765,106	+418	+744,608
	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	6724	7,827,978	4881	8,137,675
1935	6668	7,482,896	4282	6,995,631
Forskel ...	+56	+345,082	+599	+1,142,044

I Tidsrummet Januar—Maj 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 1,073,878 Tons større og 26,637 Tons mindre end til Antwerpen.

Baltica

Assurance-Compagniet Baltica A/S afholdt d. 12. Juni sin ordinære Generalforsamling.

Formanden aflagde Beretning. Selskabets Brutto-Præmieindtægt i samtlige Brancher beløb sig i 1935 til Kr. 32,987,326.36, hvoraf Kr. 19,797,658.33 for egen Regning.

Driftsregnskabet balancerer med Kr. 55,656,227.57. Overskuddet exclusive Overførsel fra forrige Aar andrager Kr. 1,628,620.96, efter at der udover det ifjor hensatte Beløb yderligere er hensat Kr. 700,000 til Reserve til Disposition for kommende Aars Regnskaber. Desuden udviser det særlige Driftsregnskab for Livsforsikringsafdelingen et Overskud paa Kr. 136,456.04. Der udbetales Kr. 595,000 til Aktionærerne, svarende til 10 pCt. af den indbetalte Aktiekapital.

Regnskabet udviser herefter, at Selskabets samlede Kapitalreserver udover den indbetalte Aktiekapital andrager Kr. 8,187,686.18.

Der gaves enstemmig Decharge for Regnskabet.

Endvidere vedtog Generalforsamlingen af Overskuddet at tilskrive den indbetalte Aktiekapital Kr. 850,000, svarende til 5 pCt. af Aktiekapitalen, og at nedskrive Aktionærforskrivningerne tilsvarende.

PERSONALIA

Dødsfald

I en Alder af 53 Aar er Skibsmægler, Konsul J. Chr. J. Bach, Indehaver af Skibsmægler Firmaet Adolph Andersens Eftf., Randers, den 15. Juni afaaet ved Døden paa Randers Amtssygehus.

Skibsmægler Bach var tysk Konsul, Agent for D. F. D. S. samt flere udenlandske Dampskibsselskaber, ligesom han sad i Bestyrelsen for en Del lokale Foretagender.

Skibsmægler Bach var en munter og livsglad Natur, der efterlader sig det bedste Minde blandt sine Kolleger.

Sv.—

50 Aar

Skibsmægler Th. Egmose, Firmaet Petersen, Møller & Hoppe, fyldte 17. Juni 50 Aar. Bortset fra et kort Ophold i Udlandet har Skibsmægler Egmose haft hele sin Virksomhed i dette Firma og er Leder af dets udenlandske Linieagentur, hvad der har bragt ham i Forbindelse med mange Mennesker, som alle sætter Pris paa ham for hans Dygtighed og Elskværdighed.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

FORTSAT PÅ SIDE 258

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.: »Hude«, Svendborg.

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

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

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

Den 18. Juni fylder Kaptajn G. Blaabjerg 60 Aar. Kaptajn Blaabjerg, der er ansat i D. S. B., er tjenstgørende i Store-Bælls-Overfarten.

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet Norden, Kaptajn A. Løcke, fylder den 21. Juni 70 Aar.

Den 25. Juni fylder Formanden for Dansk Styrmandsforening, 1ste Styrmand i D. F. D. S. Ejnar Bang 50 Aar.

Den 26. Juni fylder tidligere og mangeaarige Fører i D. F. D. S., Kaptajn Joh. F. Søbberg, 75 Aar. Kaptajn Søbberg blev pensioneret 1924.

Kontorchef Sidenius, der hidtil har ledet Skandinavien-Amerika Liniens Kontor paa Kongens Nytorv, er nu efter Liniens Ophævelse indtraadt i Cunard Line's Ledelse i København.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.

A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myrene«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdale«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

A/S Det Danske Kulkompani.

A/S »Motortramp«, Stensved.

Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.

Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phønix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugserelselskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 16. JUNI 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

s.s. Aalborg, afg. Trangsund 13.6.

s.s. Aalborghus, i Dok i Helsingør.

s.s. Aarhus, i København-Aarhus Ruten.

s.s. Aaro, Thomsen, afg. Mahè 10.6.

s.s. Aase, ank. Grimsby 4.6.

m.l. Aase Mærsk, afg. Donges 30.5.

m.s. Afrika, E. Himmelstrup, afg. Port Sudan 14.6. udg. for Aden.

s.s. Agnete, afg. Tyne 6.6. til København.

s.s. Agnete Mærsk, afg. Bayonne 4.6.

s.s. Alabama, ank. Kambo 16.6.

m.s. Alexandra, i Esbjerg-Grimsby Ruten.

s.s. Alfa, afg. St. Louise 8.6.

s.s. Algarve, i Dok i København fra 11.6.

s.s. Alice, ank. Åbo 2.6.

m.s. Alsia, C. Heindorn, afg. Sfax 14.6. udg. for Boghaz.

s.s. Alssund, Clemmen Nielsen, ank. Malanzas 14.6.

m.s. Almena, ank. Hull 2.6.

s.s. Amalienborg, ank. Leningrad 10.6.

m.s. Amerika, J. Borch, ank. Rotterdam 13.6. hjg.

m.s. Annam, V. Kragelund, ank. København 6.6.

m.s. Anglo Mærsk afg. Buenos Aires 24.5.

m.s. Anna Mærsk, afg. Shanghai 2.6.

s.s. Anna, ank. Uras 31.5.

m.s. Argentina, afg. Stavanger 4.6.

m.s. Arizona, afg. Rio de Janeiro 15.6.

s.s. Arnold Mærsk, afg. Cap Chat 2.6.

m.s. Asbjørn, Bjark, pass. 30° 50' N. 79° 12' V. 14.6. p. R. I. Liverpool.

m.s. Asia, H. S. Hansen, afg. Kohsichang 10.6. for Vestindien.

s.s. Asko, Langlykke, ank. Methel 12.6.

s.s. Aslaug, afg. Randers 3.6.

m.s. Asnæs, pass. Ableshead 15.6.

m.s. Astoria, K. Jensen, ank. Manila 28.5.

s.s. Astrid, Madsen, ank. Burntisland 11.6.

m.s. Australien, N. P. Rasmussen, ank. Rotterdam 11.6. udg.

B

s.s. Baira, i København.

s.s. Bellona, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

s.s. Benedikt, i København-Fyn-Falster-Langeland Ruten.

s.s. Bergenhus, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.

m.l. Bente Mærsk, afg. Vlissingen 3.6.

s.s. Bes, pass. Dover 10.6.

s.s. Betty Mærsk, afg. Swansea 6.6.

s.s. Betty, pass. Portland 9.6.

s.s. Birgit, C. R. Vilsmark, ank. Archangelsk 14.6.

s.s. Birgitte, ank. Helsingør 20.5.

s.s. Birte, Pedersen, afg. Mobile 1.6. til Romana.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. 6. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	60,95
NEWYORK.....	446,00	AMSTERDAM.....	301,10
BERLIN.....	179,30	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,35	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	144,05	PRAG.....	18,60
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,25

s.s. *Bodil*, afg. Sörnäs 9.6.
 s.s. *Bogo*, N. Nielsen, ank. Tyne 13.6.
 m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, ank. Hamburg 11.6. udg.
 m.s. *Bornholm*, P. Haure-Petersen, afg. Cuba 6.6.
 s.s. *Bothal*, H. Hansen, afg. Danzig 10.6. til Bordeaux.
 s.s. *Brazilien*, afg. Buenos Aires 30.5.
 m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Skellefteå 30.5.
 s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, ank. Blyth 13.6.
 s.s. *Britta*, afg. Pasajes 8.6.
 s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Brosund*, P. L. Hansen, ank. New York 12.6.
 s.s. *Brynhild*, i Ruten vestengelske Havne Danmark-Østersøen.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, pass. Kbhvn. 16.6.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P. A. Kock*, i København.
 m.s. *California*, afg. Buenos Aires 22.5.
 m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. København 9.6.
 s.s. *Carmen*, afg. Wiborg 8.6.
 s.s. *Charkow*, i København.
 s.s. *Cimbria*, afg. Gdynia 15.6. til Rotterdam.
 s.s. *Cimbria*, i København-Randers Ruten.
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. fra København 3.6.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Manilla 19.5.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Cape of Good Hope 1.6. udg. for Sydney.
 m.s. *Chr. Holm*, forv. ank. Southampton 24.6.
 m.s. *Chr. Suss*, Hansen, afg. Baltimore 13.6. til Jamaica.
 s.s. *Cristiansborg*, pass. Vlissingen 12.6.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. St. Louis du Rhone 13.6. til Oran.
 m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, afg. Montreal 8.6.
 s.s. *Cornelia*, ank. København 10.6.

D

s.s. *Dagmar*, i København-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, ank. Raumo 9.6.
 s.s. *Delaware*, afg. Newcastle 3.6.
 s.s. *Diana*, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 m.s. *Danmark*, ank. Aruba 14.6.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, ank. Pukow 13.6. udg.
 s.s. *Dorrit*, afg. Camary Islands 6.6.
 s.s. *Douro*, ank. Klehren 26.5.
 s.s. *Dronning Maud*, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, i Dok i Frederikshavn 8.6.

E

s.s. *Ebba*, ank. Bordeaux 8.6.
 s.s. *Ebro*, i København.
 s.s. *Edith*, ank. Valencia 8.6.
 s.s. *Efte Mærsk*, afg. Danzig 31.5.
 s.s. *Egholm*, i København.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, ank. Memel 15.6.
 s.s. *Elisabeth M.*, afg. Wasa 2.6.
 s.s. *Ella*, i København.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Skagen 13.6.
 s.s. *Elsborg*, ank. Port Talbot 15.6.
 s.s. *Else*, ank. Greenhithe 6.6.
 s.s. *Emanuel*, pass. Lødingen 16.6. for sydg.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Hull 3.6.
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Abadan 31.5.
 s.s. *Energi*, pass. Lødingen 11.6. for sydg.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, ank. Burntisland 15.6.
 s.s. *Enigheden*, pass. Lødingen 13.6. for sydg.
 s.s. *Erindring*, pass. Lødingen 13.6. for sydg.
 s.s. *Erna*, ank. Esbjerg 23.5.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, ank. København 15.6.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Gibraltar 5.6.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter Nord-Amerika.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, afg. Archangel 10.6.
 s.s. *Estrid*, afg. Marseilles 4.6. til Konakri.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. Portland 8.6. hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten København-sønderjydske Havne.
 m.s. *Fano*, afg. Sörnäs 6.6.
 s.s. *Fano*, J. Korff, ank. Methil 13.6.
 m.s. *Fionia*, ank. Nakskov 23.5.

s.s. *Flora*, i Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Grimsby 13.6.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Tunis 15.6.
 m.s. *Fredericia*, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. København 14.6.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frya*, ank. Grangemouth 4.6.
 s.s. *Frode*, afg. New York 1.6.

G

s.s. *Garonne*, i København.
 s.s. *Georgia*, afg. New Orleans 15.6.
 s.s. *Gerda*, pass. Dungeness 6.6.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Cap Finisterre 13.6.
 s.s. *Gerd*, ank. Helsingør 3.6.
 m.s. *Gertrude M.*, afg. Honkong 5.6.
 s.s. *Gorm*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Grete*, pass. Finisterre 9.6.
 s.s. *Grønland*, A. B. Meinertz, ank. Pernau 12.6.
 s.s. *Gudrun*, ank. Marseille 2.6.
 s.s. *Gunhild*, afg. Dublin 6.6.
 s.s. *Gunver*, ank. Port Vendres 30.4.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Nørresundby 3.6.
 s.s. *Gyda*, pass. Helsingør 5.6.

H

s.s. *H. H. Petersen*, pass. Lødingen 15.6. for sydg.
 s.s. *Hafnia*, ligger i Dok i Kbhvn.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Holland*, E. Andersen, ank. Klagsham 12.6.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 15.6.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Casablanca 29.5.
 s.s. *Harald*, afg. Carston 13.5.
 s.s. *Harriet*, pass. Coenhaven 8.6.
 s.s. *Hebe*, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Gravesund 4.6.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Archangel 4.6.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Bahrain Isl. 4.6.
 m.s. *Herdis*, pass. Dover 1.6.
 s.s. *Hilde*, afg. Burntisland 5.6.
 s.s. *Hindholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Glasgow 2.6.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. Balboa 15.6. udg. for Vancouver.
 m.s. *Indien*, A. Broner, ank. Buenos Aires 6.6.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Immingham 13.6.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Gøteborg 30.5.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Beachy Hd. 31.5.
 s.s. *Inger*, ank. Hernösand 9.6.
 s.s. *Inger Toft*, pass. København 14.6.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, pass. Dover 8.6.
 m.s. *Irland*, Chr. Sørensen, ank. København 15.6.
 s.s. *Island*, i Ruten København-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. Norfolk Va. 11.6.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Tampico 19.5.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Hirtshals 15.6. til Odense.
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Las Piedras 5.6.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Aden 14.6. hjg. for Suez.
 s.s. *J. C. Jakobsen*, i Ruten København-Østersøhavnene.
 s.s. *Jenny*, ank. Valencia 8.6.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Danzig 31.5.
 s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 10.6.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Norfolk 20.5.
 s.s. *Jonna*, ank. Santos 7.6.
 s.s. *Jolantha*, i København-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jutlandia*, S. Kolle, ank. Singapore 11.6. hjg.
 s.s. *Jutta*, afg. Nakskov 8.6.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Horsens 15.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Oulu 7.6.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Riga 8.6.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Karla*, pass. Ushant 8.6.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Antwerpen 26.5.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. New York 3.6.
 s.s. *Kirsten*, ank. Boulogne 30.5.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, ank. London 15.6.
 s.s. *Kentucky*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Knud*, afg. Danzig 4.6.
 s.s. *Koldinghus*, i København-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i København-Stettin-Oslo Ruten.
 s.s. *København*, i København-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Suez 16.6. hjg.
 s.s. *Laura*, afg. Emden 7.6.
 s.s. *Laura Mærsk*, i København.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Gdynia 24.5.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Sevilla 2.6.

s.s. *Lica Mærsk*, afg. Dakar 31.5.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, ank. Wasa 15.6.
 s.s. *Lilian Mærsk*, ank. Königsberg 10.6.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Trangsund 15.6.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, ank. Newcastle/Tyne 12.6.
 m.s. *Louisiana*, afg. Madeira 16.6.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Rosario 23.5. til Liverpool; pass. Martin Garcia 25.5.
 s.s. *Lynæs*, pass. Hammershus 16.6.

M

s.s. *Maja*, i Ruten København-Limfjordshavn.
 s.s. *M. G. Melchior*, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Maine*, afg. New York 13.6.
 s.s. *Maja*, i Ruten København-Limfjordshavnene.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, afg. Saigon 14.6. hjg. for Singapore.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Sabang 28.5.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Huelva 11.6. til Caen.
 s.s. *Margrethe*, i København-London Ruten.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Antwerpen 1.6.
 s.s. *Marie*, afg. Helsingør 9.6.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Hamburg 24.5.
 m.s. *Marocco*, i Hart paa Middelhavet.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Sandvik 12.6.
 s.s. *Maryland*, afg. Buvikan 27.5.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Rotterdam 30.5.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Singapore 14.6. udg. for Bangkok.
 s.s. *Minsk*, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Dok i Nakskov.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Rotterdam 11.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Lødingen 12.6. for syd.
 s.s. *Najaden*, afg. Haukipudas 6.6.
 s.s. *Nancy*, pass. Øland 8.6.
 s.s. *Nautic*, pass. Hanstholm 10.6.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Grimsby 11.6.
 s.s. *Nelly*, ank. Hull 8.6.
 s.s. *Neptun*, afg. Bezerte 8.6.
 s.s. *Nerma*, pass. Urhant 5.6.
 s.s. *Nevada*, ank. Buenos Aires 16.6.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Montreal 5.6.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Yokohama 25.5.
 s.s. *Niobe*, ank. Helsingør 29.5.
 s.s. *Nidaros*, i København.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i København.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Savannah 28.5.
 m.s. *Nordbo*, ank. Los Angeles 28.5.
 s.s. *Nordborg*, afg. Methil 15.6.
 s.s. *Norden*, afg. New York 6.6.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Balboa 30.5.
 m.s. *Nordhavel*, afg. New York 29.5.
 m.s. *Nordhval*, afg. Vancouver 26.5.
 m.s. *Nordkap*, ank. Quebec 26.5.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 5.4.
 m.s. *Nordpol*, afg. Iquique 22.5. til Hawaii.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Bordeaux 6.6.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. Port Bouet 13.6.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, pass. Helsingør 6.6.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Immingham 3.6.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, afg. Lissabon 11.6.
 m.s. *Oregon*, ank. København 15.6.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Gdynia 31.5.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. San Francisco 15.6. udg. for Shimonoseki.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, ank. Goole 13.6.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwick Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. Habana 2.6.
 m.s. *Peru*, A. Berg, pass. Finisterre 15.6. hjg. for København
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Baltimore 1.6.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Helsingør til Ørehage 16.6., laster til Kbhvn.
 s.s. *Primula*, i Leith-Thorshavn-Westmanø-Reykjavik Ruten
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, afg. Königsberg 13.6.

R

s.s. *Randi*, ank. Wiborg 10.6.
 s.s. *Rhone*, i København-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.

s.s. *Riga*, ank. Leningrad 14.6.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Trepørt 1.6.
 s.s. *Rita*, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Reval*, ank. Groningen 13.6.
 s.s. *Rosenborg*, afg. Antwerpen 15.6
 s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Saigon 22.5.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Oran 13.6.
 s.s. *Scandia*, ank. Purfleet 17.6.
 s.s. *Scandia*, ank. Danzig 12.6.
 s.s. *Scotia*, afg. Helsingborg 13.6. til Middlesbrough.
 s.s. *Seine*, i København.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Vejle 13.6.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Cebu 16.6.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, ank. Kohsichang 13.6.
 s.s. *Signe*, pass. Skagen 3.6.
 s.s. *Sigrun*, ank. Liverpool 9.6.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Bona 15.6.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Ardossan 10.6.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Gibrallar 14.6.
 s.s. *Stejpner*, i København-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Marseilles 14.6.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Sagua 30.5.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Aalborg 13.6. til Vestindien.
 s.s. *Stella*, pass. Christobal 24.5.
 m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Munksund, Piteå 14.5., laster for Montreal.
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Panama 11.6.
 s.s. *Stockholm*, P. Hinch, afg. Odense 12.6.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Helsingør 9.5.
 s.s. *Svanhild*, ank. Frederikshavn 16.6.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Suava*, i Randers.
 s.s. *Soborg*, ank. Gdynia 10.6.
 s.s. *Sonderjylland*, i København-Limfjordsstationerne.

T

s.s. *Taurnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen forv. ank. Jacksonville 15.6.
 m.s. *Tasmania*, H. Barfoed, afg. Bunbury 6.6.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Selby 15.6.
 s.s. *Tekla*, ank. London 6.6.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Aalborg 16.6.
 s.s. *Tennessee*, i Ruten vestengelske Havne Danmark Østersøen.
 s.s. *Thyra*, afg. Flushing 3.6.
 s.s. *Tjaldur*, i København.
 s.s. *Tomsk*, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, N. Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 9.6.
 s.s. *Tove*, afg. Imuiden 3.6.
 s.s. *Tovetil*, F. Bang, ank. Bilbao 29.5.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Gdynia 15.6.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, ank. København 30.5.
 m.s. *Tunis*, afg. København 16.6.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 28.5. til New York.
 s.s. *Tyr*, i København.

U

s.s. *Ulla*, ank. Danzig 2.6.
 s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Port Alfred 13.6.

V

s.s. *Vendia*, afg. Danzig 10.6. til Le Trepørt.
 s.s. *Vibeke*, ank. Goole 2.6.
 s.s. *Viborg*, afg. West Hartlepool 9.6.
 s.s. *Victoria*, pass. Brunsbüttel 14.6. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Viola*, ank. Uurad 31.5.
 s.s. *Vidar* i Esbjerg-Grimshby Ruten.
 s.s. *Virginia*, afg. Buenos Aires 16.6.
 s.s. *Vistula*, i København.

Y

s.s. *Ydun*, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s.: *Yrsa*, ank. Los Angeles 4.6.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Gdynia 13.6.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Pasages 11.6.

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
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.
 Fabrikanten 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 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
 & Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

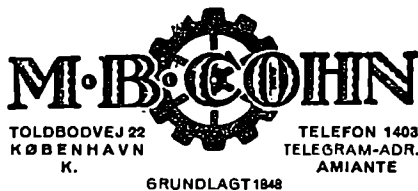
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 36



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE
 SKIBSFARVEFABRIK
 NYHAVN 43

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

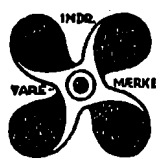
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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. EKLOEF & Co. %

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 17. Juni 1936.

Nr. 24.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnemønt 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.

1604. (T). Østersøen. Femer Bælt. Rødby Havn—Femern. Kabel udlægges midlertidig. Advarsel.

Mellem *Rødby Havn* og *Femern* vil der i Tiden fra c. 20. Juni til c. 1. August d. A. være udlagt et Blykabel i Telegrafkabelfeltet mellem *Femern* og *Laaland* indtil 2000 m fra *Laalands Kyst*, fra hvilket Sted Kablet føres direkte til *Rødby Havn*.

A d v a r s e l: Søfarende advares imod Opankring, Brug af Slæbeankre og Fiskeredskaber e. l. i Kablets Nærhed, da Beskadigelse af Kablet kan medføre Strafansvar.

Rødby Havn: c. $54^{\circ} 39',_{11}$ N. $11^{\circ} 21',_{0}$ E.

1605. Østersøen. Hammer Odde NE. Oplysning om Banke.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/2326 1935 meddeles, at den deri omtalte Banke NE. for *Hammer Odde* er blevet undersøgt. En mindste Dybde af 31 m fandtes paa c. $55^{\circ} 24',_{2}$ N. $14^{\circ} 58',_{0}$ E. Bankens Udstrækning i E.—W. er c. 1300 m.

(E. f. S. Nr. 40/2326 1935. Kort Nr. 231, 262, 280 og 269.)

1606. Sverige. Indløbet til Oskarshamn. Grimskallen. Oplysning om Fyr.

(U. f. s. Nr. 24/1804. Stockholm 1936.)

Grimskallen, södra Fyr paa c. $57^{\circ} 16',_{4}$ N. $16^{\circ} 29',_{0}$ E. er forstærket saaledes, at Synsvidden nu er 11 Sm for rødt Lys og 10 Sm for grønt Lys.

1607. Sverige. Älholmen Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 24/1803. Stockholm 1936.)

Älholmen Fyr paa c. $58^{\circ} 23',_{9}$ N. $16^{\circ} 56',_{8}$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 161° til 164° .
2. Hvidt i — - 164° - 169° .
3. Rødt i — - 169° - 258° .
4. Hvidt i Pejl. fra 258° til 287° .
5. Rødt i — - 287° - 301° .

Det hvide Lys N. efter leder fri mellem *Härvelsölandet (Horvelsölandet)* og den i Nærheden af *Lindholmen* liggende røde Stage med Ballon.

Det hvide Lys E. efter leder fri af Grunden W. for Ledefyrinlien, *Lammskär norra* og *södra Fyr* overet.

(E. f. S. Nr. 14/941 1936.)

1608. Sverige. Penningeskärsbådan. Norra Gropfjärdsgrundet. Faste Sømærker forandret.

(U. f. s. Nr. 24/1802. Stockholm 1936.)

1. Det faste Sømærke paa Skæret *Penningeskärsbådan* paa c. $58^{\circ} 34',4$ N. $17^{\circ} 03',2$ E. er erstattet af en c. 3,5 m høj, graa Betonvarde med en sort Trekant med Spidsen opad som Topbetegnelse.

2. Det faste Sømærke paa Skæret *Norra Gropfjärdsgrundet* paa c. $58^{\circ} 14',7$ N. $16^{\circ} 54',1$ E. er erstattet af en c. 2,5 m høj, graa Betonvarde med en rød Trekant med Spidsen nedad over en sort Trekant med Spidsen opad som Topbetegnelse.

1609. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Remmargrund. Lys- og Fløjtetønde udlægges.

(U. f. s. Nr. 24/1801. Stockholm 1936.)

Omkring den 1. August d. A. udlægges midlertidigt paa $59^{\circ} 45',78$ N. $19^{\circ} 19',77$ E. en rød Lys- og Fløjtetønde, *Remmargrund*, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s , Blink 1^s , Mørke 1^s , Blink 1^s , Mørke 17^s .

1610. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Svartön. Udkigstaarn nedblæst.

(U. f. s. Nr. 24/1800. Stockholm 1936.)

Svartön Udkigstaarn, der er overet med *Germandö* Fyr i Pejling 330° , er nedblæst. c. $65^{\circ} 34',2$ N. $22^{\circ} 11',1$ E.

1611. Rusland. Neva Bugt. Spærret Omraade.

(N. f. S. Nr. 24/2463. Berlin 1936.)

Omraadet mellem Meridianerne $30^{\circ} 05' 18''$ E. og $30^{\circ} 08' 12''$ E. samt Breddeparallelernerne $59^{\circ} 57' 54''$ N. og $59^{\circ} 59' 06''$ N. er spærret for Skibsfarten. Omraadet er afmærket, som følger:

a. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 58' 20''$ N. $30^{\circ} 08' 12''$ E.

b. En rød Spirtønde med 1 rød opadvendt Kost paa $59^{\circ} 57' 54''$ N. $30^{\circ} 08' 12''$ E.

c. En rød Spirtønde med 1 rød opadvendt Kost paa $59^{\circ} 57' 54''$ N. $30^{\circ} 05' 18''$ E.

d. En umalet Spirtønde med blaat Flag paa $59^{\circ} 58' 22''$ N. $30^{\circ} 05' 18''$ E.

e. En umalet Spirtønde med blaat Flag paa $59^{\circ} 58' 47''$ N. $30^{\circ} 05' 18''$ E.

(Kort Nr. 277.)

1612. Rusland. Neva Bugt. Spærret Omraade frigivet.

(N. f. S. Nr. 24/2464. Berlin 1936.)

Omraadet mellem Meridianerne $30^{\circ} 01' 15''$ E. og $30^{\circ} 06' 00''$ E. samt Breddeparallelernerne $59^{\circ} 57' 18''$ N. og $59^{\circ} 58' 19''$ N. er atter frigivet for Skibsfarten.

De 9 Spirtønder, som afmærkede Omraadet, er inddraget.

(Kort Nr. 277.)

1613. (T). Tyskland. Oderbank. Lys- og Klokketønde Oderbank O. midlertidig ombyttet.

(N. f. S. Nr. 24/2582. Berlin 1936.)

Lys- og Klokketønden *Oderbank O.* paa c. $54^{\circ} 19'$ N. $14^{\circ} 50'$ E. er for Tiden ombyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.

1614. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Alt-Gaarz NW. Vrag.

(N. f. S. Nr. 24/2457. Berlin 1936.)

Vraget af Motorskibet *Wegu*, der var lastet med Mursten, er sunket paa c. $54^{\circ} 10'$ N. $11^{\circ} 30'$ E., c. 6 Sm NW. for *Alt-Gaarz*. (Pladsen er meget unøjagtig). Masten rager ikke over Vandet. Om Vraget er farligt for Sejladsen, vides ikke.

(Se Tillæg.)

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

1615. Danmark. Sundet. København. Yderhavnen. Uddybning.

9,1 m Areal et ud for *Langeliniekanalen* er udvidet saaledes, at det i den N.-ligste Del af Havnen strækker sig over til Fyrlinien de to røde Ledefyr for Yderhavnen overet og i den S.-lige Del følger Fyrlinien de to grønne Ledefyr for Yderhavnen overet.

Samtidig er et mindre Areal paa *Trekroner Flak* afgravet til 4,3 m.

c. 55° 42' N. 12° 37' E.

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Havnelods, Side 119.)

1616. Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 24/1814. Stockholm 1936.)

Lystønden *Malmö industrihamn Nr. 9* paa c. 55° 37',5 N. 13° 00',2 E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 17/1166 1936).

1617. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønder inddrages midlertidig.

(U. f. s. Nr. 24/1815. Stockholm 1936.)

I Tiden fra den 15. Juni—15. Juli d. A. vil nedennævnte Lystønder, een af Gangen, midlertidig blive inddraget for Eftersyn:

Malmö industrihamn Nr. 8 paa c. 55° 37',5 N. 13° 00',2 E.

— — — *Nr. 10* — c. 55° 37',6 N. 13° 01',0 E.

1618. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Ledefyr. Fyrbygninger forandret.

Fyrbygningerne ved *Bøgestrøm Ledefyr* er ændrede saaledes, at de om Dagen kan benyttes som Dagmærker ved Besejling af *Bøgestrøm* gravede Rende.

Bag Forfyret (55° 05' 49" N. 12° 10' 25" E.) ved Fyrhusets N.-lige Ende er rejst en 9 m høj, galvaniseret Gittermast med et Topmærke, bestaaende af en Trekant med Spidsen opad.

Den brune Baake ved *Bagfyret* (55° 05' 37" N. 12° 09' 49" E.) er erstattet af en 14,2 m høj, galvaniseret Gittermast med et Topmærke, bestaaende af en Trekant med Spidsen nedad.

Begge Trekanter er malet i afvekslende røde og hvide Bælter, og set fra Søen danner de et Timeglas og leder ind gennem den gravede Rende.

Bøgestrøm Bagfyret vises fra en Lanterne, der hejses op paa Toppen af Gittermasten.

(E. f. S. Nr. 21/1500 1936. Kort Nr. 301, 291 og 279. Danske Lods, Side 533. Fyr-Fort. Nr. 683)

1619. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing. Lystønder midlertidig inddraget.

Nedennævnte Lystønder er midlertidig inddraget for Eftersyn:

Middelgrund c. 55° 01' N. 10° 41' E. *Rudkøbing Løb N.* c. 54° 59' N. 10° 43' E.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1620. Danmark. Kattegat. Odense Fjord Anduvning. Lystønde genudlagt.

Den rød- og hvidstribede Lystønde *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 17/1217 1936.)

1621. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1456 1936 meddeles, at den i Pkt. 1 nævnte Jernbetonsænkekasse ved den SE.-lige Ende af Kystværnet for Pier II er bragt paa Plads. Paa Sænkekassen, der foreløbig kun rager c. 1/2 m over daglig Vandstand, er tændt et Fyr, som viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,4 m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt i Pej. fra 20° til 157°. c. Rødt i Pej. fra 295° til 20°.
 b. Grønt i — - 157° - 295°.

A d v a r s e l: *Al Sejlads imellem Sænkekassen og Nordre Mole og Kystværnet for Nordre Havneplads er forbudt.*

Aarhus Havn: c. 56° 09',₃ N. 10° 13',₅ E.
 (E. f. S. Nr. 21/1456 1936.)

1622. Danmark. Limfjorden. Oddesund N.-lige Færgehavn. Refleksprismer paa Sømærker fjernes.

I Løbet af den nærmeste Tid vil Refleksprismerne paa nedennævnte Sømærker uden nærmere Meddelelse blive permanent fjernet:

1. Den rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk paa 56° 35' (06") N. 8° 33' (57") E.

2. Den hvide Stage med Halmvisk paa 56° 35' (03") N. 8° 33' (53") E.

(E. f. S. Nr. 7/399 1934. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 158. Søm.-Fort. Side 62, Nr. 3 og 4.)

1623. Norge. Oslofjorden N.-lige Del. Fagerstrand N.-lige Lystønde inddraget.

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1936.)

Fagerstrand N.-lige Lystønde paa c. 59° 44',₁ N. 10° 35',₅ E. er inddraget.

1624. Norge. Skagerrak. Buosund. Nyt Fyr tændes.

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1936.)

Den 28. Juni d. A. tændes paa Jernstangen paa *Rya* paa 58° 00' 06" N. 7° 33' 58" E., ved *Buosundets* NW.-Side, et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₇^s. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 3 Sm. Fyret er synligt hele Horisonten rundt. Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1625. (T). Holland. Zeegat van Brouwershaven. Ossehoek. Hjælpefyr tændt.

(B. a. Z. Nr. 131/1509. 's-Gravenhage 1936.)

Et Hjælpefyr med samme Fyrkarakter og samme Lysvinkler som det ødelagte *Ossehoek* Fyr paa c. 51° 44',₇ N. 3° 53',₂ E. er tændt 8 m NE. for Pladsen for *Ossehoek* Fyr. Flammens Højde: 10 m.

(E. f. S. Nr. 23/1581 1936.)

1626. (T). Holland. Noord Hinder Fyrskib midlertidig ombyttet.

(B. a. Z. Nr. 131/1519. 's-Gravenhage 1936.)

Fyrskibet *Noord Hinder* paa c. 51° 39' N. 2° 34' E. er for Tiden ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s.

(E. f. S. Nr. 18/1256 1936.)

1627. Belgien. Wandelaar Fyrskib. Radiofyr atter i Virksomhed.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende, 10. Juni 1936.)

Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Wandelaar* er atter i Virksomhed. c. 51° 23' N. 3° 00' E.

(E. f. S. Nr. 19/1336 1936.)

1628. (T). Belgien. Ostende. Vrag.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 6. Juni 1936.)

En Lægter ligger sunket paa N.-Siden af Indløbet til Kanalen, der fører til den nye Fiskerihavn, paa 51° 14' (07") N. 2° 55' (26") E.

Vraget er afmærket med et Fartøj, der om Dagen viser et Flag i Sjøv og 2 sorte Balloner lodret for hinanden og om Natten en rød Lanterne lodret over en hvid Lanterne.

Den spærrede Side af Løbet angives om Dagen ved en sort Ballon og om Natten ved en rød Lanterne.

1629. (T). Belgien. West Hinder Fyrskib. Undervandsklokke midlertidig ude af Virksomhed.
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 10. Juni 1936.)
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *West Hinder* er for Tiden ude af Virksomhed. c. $51^{\circ} 23' N.$ $2^{\circ} 26' E.$
1630. Frankrig. Dunkerque W.-lige Anduvning. Dyck Fyrskib flyttet.
(A. a. N. Nr. 23/1423. Paris 1936.)
Fyrskibet *Dyck* er flyttet c. 700 m E. efter og ligger nu paa $51^{\circ} 02' 21'' N.$ $1^{\circ} 53' 00'' E.$, 3 Sm $335\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Walde* Fyr, i Forlængelsen af *Passe Ouest de Dunkerque's* Midterlinje.
(E. f. S. Nr. 12/811 1936. Kort Nr. 264.)
1631. England. Themson. Cliffe Creek S. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1074. London 1936.)
Paa en Duc d'Albe paa c. $51^{\circ} 28' N.$ $0^{\circ} 27' E.$ 0,92 Sm 28° paa *Shornmead* Fyr, er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 1^s.

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

1632. Frankrig. Les Minquiers. Demies du Vascelin. Afmærkning forandret.
(A. a. N. Nr. 23/1424. Paris 1936.)
Tønden *Demies du Vascelin* paa c. $49^{\circ} 00',8 N.$ $2^{\circ} 05',7 W.$ er ombyttet med en Klokketønde.
1633. England S.-Kyst. Bognor Regis. Oplysning om Vrag.
(N. t. M. Nr. 1076. London 1936.)
Vraget paa $50^{\circ} 40' 33'' N.$ $0^{\circ} 33' 45'' W.$ er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 14,8 m. Vraglystønden er inddraget.
1634. (P). England S.-Kyst. Owers Fyrskib. Taagesignal forandres.
(N. t. M. Nr. 1081. London 1936.)
Omkring den 10. August d. A. forandres Taagesignalet med Sirene om Bord i Fyrskibet *Owers* paa c. $50^{\circ} 37' N.$ $0^{\circ} 41' W.$ til Tre-Stød hver 1^m.
1635. (P). England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Nab Tower. Taagesignal forandres.
(N. t. M. Nr. 1080. London 1936.)
Omkring den 10. August d. A. forandres Taagesignalet med Sirene i *Nab Tower* paa c. $50^{\circ} 40' N.$ $0^{\circ} 57' W.$ til Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver 1^m, og med Klokke, Et-Slag hver $7\frac{1}{2}^s$.
1636. England S.-Kyst. Portland E. Undervandshindring.
(N. t. M. Nr. 1075. London 1936.)
En Undervandshindring er udlagt paa c. $50^{\circ} 32' N.$ $2^{\circ} 23' W.$, 3 Sm 68° fra *Portland Bill* Fyr.
1637. (T). Irland S.-Kyst. Waterford Harbour. Lystønde midlertidig ombyttet.
(N. t. M. Nr. 1059. London 1936.)
Lystønden ved *Seedes Bank* paa c. $52^{\circ} 15' N.$ $7^{\circ} 00' W.$, c. 0,8 Sm S. for *Cheek Point* Fyr, er indtil videre ombyttet med en rød Spidstønde.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1638. Frankrig. Douëlan Anduvning. Vragtønde inddraget.
(A. a. N. Nr. 23/1418. Paris 1936.)
Vragtønden paa c. $47^{\circ} 43',5 N.$ $3^{\circ} 39',8 W.$ er permanent inddraget.

1639. Frankrig. Loire Maritime. Lystønder flyttet og forandret.

(A. a. N. Nr. 23/1419. Paris 1936.)

1. Lystønden *Belle-Ile Amont* er flyttet c. 60 m SSE. efter og forsynet med en Cylinder som Topbetegnelse.2. Lystønden *Cordemais* er flyttet c. 80 m SE. efter og forsynet med en Cylinder som Topbetegnelse.3. Lystønden *Binet aval* er flyttet c. 200 m SE. efter og forsynet med en Kegle som Topbetegnelse.c. $47^{\circ} 16',_6$ N. $1^{\circ} 53',_3$ W.Ovennævnte Flytninger er sket paa Grund af Forandringer i Løbene *Passe de Belle-Ile* og *Passe de Paille-Aval*.**1640. Spanien SW.-Kyst. Puerto de Cadiz. Fyr forandret.**

(A. a. l. N. Nr. 23/741. San Fernando 1936.)

Fyret paa Yderenden af S.-Molen paa c. $36^{\circ} 31',_6$ N. $6^{\circ} 16',_6$ W. er forandret til at vise rødt Hurtigblink, 80 Blink pr. Minut.**1641. Sydafrika. Table Bay S. Skær.**

(N. t. M. Nr. 1067. London 1936.)

Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa c. $33^{\circ} 56'$ S. $18^{\circ} 22'$ E., 1,5 Sm 263° fra *Lion's Head* 662,9 m Triangulationsmærke.**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****1642. Panama N.-Kyst. Mulatas Øhav. Tiger Island W. Grund.**

(N. t. M. Nr. 22/1424. Washington 1936.)

En Grund med en mindste Dybde af 11,5 m er fundet paa c. $9^{\circ} 26'$ N. $78^{\circ} 32'$ W., c. 1050 m 300° fra W.-Enden af *Tiger Island*.**1643. Venezuela. Venezuela Bugt. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 22/1423. Washington 1936.)

a. Vraget af en Slæbebaad, i Overfladen ved Lavvande, ligger sunket paa $11^{\circ} 02' 36''$ N. $71^{\circ} 41' 00''$ W.b. Vraget af et Dampskib, i Overfladen ved Lavvande, ligger sunket paa $11^{\circ} 02' 39''$ N. $71^{\circ} 40' 34''$ W.**1644. (T). Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Gun Cay Fyr midlertidig forandret.**

(N. t. M. Nr. 22/1413. Washington 1936.)

Gun Cay Fyr paa $25^{\circ} 34'$ ($30''$) N. $79^{\circ} 18'$ ($20''$) W. viser indtil videre hvidt Et-Blink hver 10^s.**1645. St. Vincent. Kingstown Bay. Fyrs Synsvidde.**

(N. t. M. Nr. 1096. London 1936.)

Fyret paa c. $13^{\circ} 09'$ N. $61^{\circ} 15'$ W., paa *Fort Charlotte* 0,8 Sm 272° fra *Kingstown* Katedral har en Synsvidde af 16 Sm.**1646. Brasilien. Santo Sebastiao Island. Oplysning om Taagesignal.**

(N. t. M. Nr. 1071. London 1936.)

Taagesignalet ved Fyret paa *Boi Point* paa c. $23^{\circ} 59'$ S. $45^{\circ} 15'$ W. afgives med Diafon, To-Stød.**1647. Brasilien. Cape Santa Marta Grande. Oplysning om Taagesignal.**

(N. t. M. Nr. 1073. London 1936.)

Cape Santa Marta Grande Taagesignal paa c. $28^{\circ} 37'$ S. $48^{\circ} 50'$ W. afgives med Diafon, To-Stød.

1648. East Falkland Island. Port William. Grund.
(N. t. M. Nr. 1070. London 1936.)
En Grund (Klippe) med 11,0 m Vand ligger paa c. 51° 40' S. 57° 43' W., 1,18 Sm
186° fra *William Point* Fyr.
1649. (T). Equador. Punta Santa Elena. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 1054. London 1936.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 2° 11' S. 81° 00' W. er indtil videre slukket.
1650. (T). Equador. Capø San Lorenzo. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 1053. London 1936.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 1° 03' S. 80° 55' W. er indtil videre slukket.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1651. Frankrig. Cannes. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 23/1420. Paris 1936.)
Fyret paa Yderenden af *Nouvelle jetée* paa c. 43° 32',7 N. 7° 01',0 E. er forandret til at vise 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.
1652. Sardinien. Porto di Cagliari. Lodstvang.
(A. a. N. Nr. 147/368. Genua 1936.)
Paa Grund af forskellige igang værende Havnearbejder hersker der indtil videre Lodstvang i *Cagliari* Havn. c. 39° 12' N. 9° 07' E.
1653. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Scilla. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 153/381. Genua 1936.)
c. 12 m 60° fra det gamle *Castello di Scilla* Fyr paa 38° 15' 17" N. 15° 42' 59" E. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,38^s, Mørke 4,62^s. Flammens Højde: 72 m. Synsvidde: 22 Sm. Graat Taarn med ottekantet Fyrlanterne.
Det gamle Fyr er permanent slukket.
1654. (T). Sicilien. Tyrenske Hav. Capo Cefalu. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 158/409. Genua 1936.)
Capo Cefalu Fyr paa c. 38° 02' N. 14° 02' E. forandres i Løbet af den nærmeste Tid til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,22^s, Mørke 4,78^s. Lysevne: c. 35 Sm.
Under Ombygningen, der er paabegyndt, viser Fyret midlertidigt hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,31^s, Mørke 4,69^s. Lysevne: c. 14 Sm.
1655. Sicilien E.-Kyst. Porto di Augusta. Fyr nedlagt.
(A. a. N. Nr. 145/357. Genua 1936.)
Det røde, faste Fyr paa Kajen ved det venstre Indløb til *Cala del Molo* (*Cala Darsena*) paa c. 37° 14' N. 15° 13' E. er permanent nedlagt.
1656. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto di Chioggia. S. Felice Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 145/358. Genua 1936.)
S. Felice Fyr paa c. 45° 14' N. 12° 17' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s. Lysevne: 19,5 Sm. Synsvidde: 13 Sm.
1657. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto di Lido. Oplysning om Taagesignal.
(A. a. N. Nr. 142/346. Genua 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/844 1936 meddeles, at Taagesignalet paa Hovedet af det S.-lige Dige paa c. 45° 25' N. 12° 26' E. atter er traadt i Virksomhed. Signalet er To-Stød hver 20^s, Stød 1^s, Pause 4^s, Stød 1^s, Pause 14^s. Hørevide: c. 4 Sm under gunstige Omstændigheder.
(E. f. S. Nr. 12/844 1936.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1658. **Finland. Bottniske Bugt. Ajos Fyr forandret.**
 (U. f. s. Nr. 16/896. Helsingfors 1936.)
Ajos Fyr paa $65^{\circ} 40' 20''$ N. $24^{\circ} 31' 17''$ E. er forandret og lyser nu, som følger:
 1. Grønt i Pejl. fra c. 352° til c. 13° . 3. Rødt i Pejl. fra c. 19° til c. 43° .
 2. Hvidt i — - c. 13° - c. 19° . 4. Hvidt i — - c. 43° - c. 148° .
 Iøvrigt uforandret.
1659. **Finland. Bottniske Bugt. Kemi angöringsboj udlagt.**
 (U. f. s. Nr. 16/894. Helsingfors 1936.)
 Lystønden *Kemi angöringsboj*, en sort- og hvidmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,5^s$, er udlagt paa Station paa $65^{\circ} 28' 26''$ N. $24^{\circ} 20' 10''$ E.
 (E. f. S. Nr. 15/1056 1936.)
1660. **Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib genudlagt.**
 (U. f. s. Nr. 16/895. Helsingfors 1936.)
 Fyrskibet *Storkallegrund* paa c. $62^{\circ} 40'$ N. $20^{\circ} 39'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 1/11 1936.)

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

1661. (T). **Danmark. Sundet. Helsingør. Tids- og Vindsignaler indstilles midlertidigt.**
 Paa Grund af Eftersyn vil fra den 10. Juli til den 23. Julid. 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.
1662. **Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Lystønde „C“-N. Stenrøse.**
 En mindre Stenrøse med en mindste Dybde af 7,5 m Vand er fundet paa $55^{\circ} 33' 35'',2$ N. $12^{\circ} 42' 46'',8$ E., c. 10 m W. for E.-Grænsen af Drogden gravede Rende og c. 740 m N. for Lystønde „C“.
 (Kort Nr. 285, 249 og 210.)
1663. **Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr under Bygning. Sejladsforskrift. Advarsel.**
 Sejlads indenfor 100 m Afstand af Byggepladsen for det nye *Drogden Fyr* maa ikke finde Sted, da i modsat Fald de arbejdende Dykkeres Liv vil blive udsat for Fare.
 Gennemgaaende Sejlads henvises til at foregaa W. for den i E. f. S. Nr. 22/1516 1936 omhandlede Lys- og Fløjtetønde „D“. c. $55^{\circ} 32',2$ N. $12^{\circ} 42',9$ E.
 (E. f. S. Nr. 18/1292 1936.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1664. (T). **Danmark. Isefjord. Lynæs Rende. Sømærke sunket.**
 Den S.-ligste hvide Stage med Halmvisk paa $55^{\circ} 55' (32'')$ N. $11^{\circ} 49' (54'')$ E., ved E.-Siden af *Lynæs Rende*, er sunket. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART





AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9


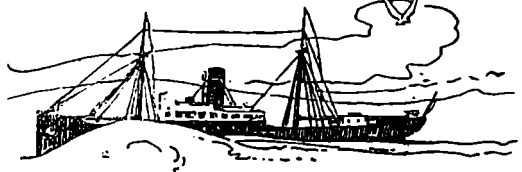
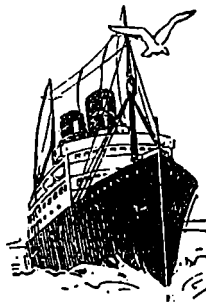
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER


DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR.CYLINDER


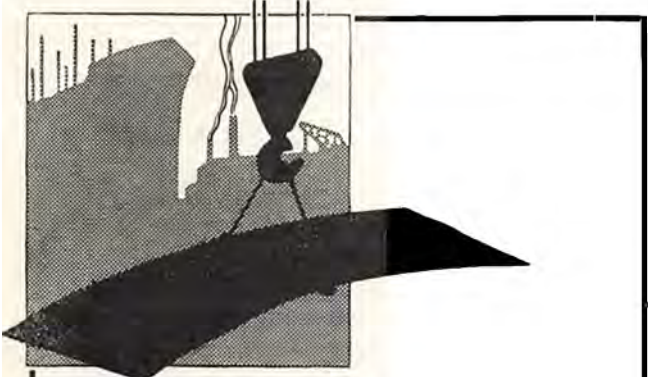
FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI

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

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, Amallegade, Copenhagen.

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 » »

„VØLUND“
 RAAOLIEMOTORER
 10—1000 HK.

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

 PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
 Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission**G. E. OLSEN**
 Bunkerkul
 Kul, Koks, Brænde
 Briketter

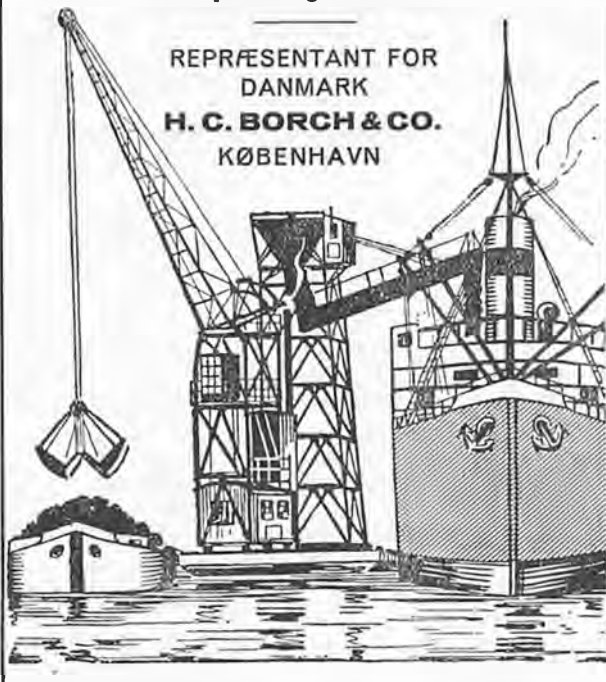
HELINGØR
 Havnegade og
 nordre Havnearm
 Telf. 39 og 1139 · Prival 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

GIESCHE
 HANDELSGESELLSCHAFT
 m. b. H.
DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul
 fra egne Gruber:
 Cleophas og Giesche.

 REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK
H. C. BORCH & CO.
 KØBENHAVN

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 af The Finnish Shipbrokers Association

and the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

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 Skibsførerforening**KOTKA (Finland)**

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

 Rod og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
 Patent Menje 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.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 26

TORS DAG 25. JUNI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN OG SANKTIONERNE

Situationen er i Øjeblikket, udenrigspolitisk set, meget broget. Efter Debatten i det engelske Underhus ser det dog ud til, at Sanktionerne mod Italien bliver ophævet. De burde aldrig være indført, og den hele Episode har fra en Begyndelse været fuld af Fejltagelser og Inkonsekvens. Hvordan Folkeforbundet skal bevare sin Prestige er det store Spørgsmaal.

Italien kan triumfere og gør det! Det maa dog blot haabes, at det ikke følger de gamle Romeres Forskrift ogsaa paa dette Felt: *Vae victis* — vé de Besejrede. For de Besejrede er foruden Abessinien — Folkeforbundet!

Italien skulde nu gerne paany glide ind i det rolige Samarbejde mellem de europæiske Lande. For Handel og Skibsfart er det nødvendigt. Det maa ønskes, at Forholdene trækker sig i Lave, saaledes at *status quo*, som den var før Sanktionernes Ikrafttræden, paany genindføres. I saa Fald er der et Haab om en roligere Udvikling i den nærmeste Fremtid. Men hvor stort dette Haab er, og hvordan Italien vil forholde sig, — det er det, der er Uvished om.

DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Tallene for vort Handelssamkvem med Udlandet i Maj Maaned foreligger nu. Opgørelsen over Samhandelen med de enkelte Lande viser en stærk Forskydning over paa de to Hovedlande England og Tyskland. Fra England har den samlede Importværdi i Maj i Aar været 59,3 Millioner Kroner mod 50,5 Millioner i Fjor, og samtidig har vi eksporteret 59,3 Millioner dertil mod 57,8 Millioner i Fjor. Vi er altsaa naaet dertil, at vi nu køber ligesaa meget i England, som England køber hos os! Langt grellere er Forholdet dog med Tyskland. Levnedsmidler og navnlig levende Kreaturer sendes i Øjeblikket alle Vegne fra til Tyskland, og Danmarks Eksport til Tyskland er derfor steget fra 14,2 Mill. Kr. i Maj i Fjor til 24,3 Mill. Kr. i Aar, men samlet er vor Import steget fra 25,7 til 31,5 Mill. Kr.! Tyskland køber altsaa en Del mere end før, men stadig ikke nær saa meget som vi hos dem.

Det faar nu være, hvad det vil — men hvad der er direkte uheldigt er, at vi negligerer Sverige og Norge.

For hvad nytter al den lyriske Tale om skandinavisk Samarbejde, naar vi ikke retter os derefter. Skal vi endelig have den ulyksalige Valutaordning, som hverken de andre nordiske Lande eller England behøver, ja, saa skulde den jo dog nødig administreres saadan, at vi dermed skubbede dem fra os, der stod os nærmest.

Danmark har i den urolige, forvirrede Verden, vi lever i, altid én Politik at føre udadtil — økonomisk som politisk! Den stærkest mulige Tilknytning til de andre nordiske Lande. Men som Forholdene har udviklet sig, fjerner vi os økonomisk mere og mere fra de to Lande, som vi dog ved enhver Lejlighed benævner vore Broderfolk. En sørgelig Udvikling — som forhaabentlig snarest muligt bliver ændret.

MINIMUMSFRAGTER CONTRA RATIONALISERING

Den kendte norske Skibsreder, *Dagfinn Paust* har i Anledning af Debatten om Minimumsfragter paa Baltic Conferencen. Skibsreder Paust fremhæver Mr. Souters ogsaa heri Bladet omtalte alvorlige og veltalende Forsvar for Minimumsfragter og karakteriserer dette Indlæg som et af Konferencens interessanteste. Den indtrængende Appel Mr. Souter rettede til Rederforbundets Præsident om at fremme Forholdsregler, hvorved det blev muligt at paalægge — d. v. s. tvinge norske Redere til at følge de Minimumsfragt-Schemes, som Rederforbundet godkendte, var af stor Virkning og er illustrerende for den store Betydning, som Engländerne i Dag lægger i Spørgsmaalet om Minimumsfragternes Overholdelse.

Det er paa mange Maader beklageligt, fortsætter Hr. Paust, at der ikke blev Anledning til Diskussion paa Konferencen om dette Felt, da det jo ogsaa om Minimumsraterne er højst forskelligartede Anskuelser, der gør sig gældende. Indførelse af Minimumsfragter i bestemte Trades er jo ikke nogen ny og uprøvet Fremgangsmaade blandt Rederne for at skaffe sejlbare Fragter. Det har været prøvet Gang paa Gang og praktisk talt altid med nedslaaende Resultat. Svaghederne ved Systemet er mange: Deres blotte Eksistens indbyder desværre til Omgaaelse og Uærlighed, og den loyale Reder ser stadig Forretninger gaa sig forbi som Følge af, at de mindre loyale omgaar Bestemmelserne eller direkte ignorerer dem. I England har man som bekendt Mulighed for at komme saadanne Omgaaelser eller direkte Overtrædelser til Livs takket være den engelske Statssubsidielov, som giver The Tramp Shipping Administrative Committee Anledning til at nægte Synderen Andel i Statssubsidierne. De statssubsidierede engelske Trampskibsredere har saaledes en ganske særlig Interesse i at holde Minimumsfragterne!

En af de alvorligste Anker mod Minimumsfragter er imidlertid, at Systemet medfører et Modsætningsforhold mellem Reder og Befragter, som i det lange Løb er til begge Parter Skade. Befragterne holder ligesaa lidt som nogen anden Forretningsdrivende af at faa dikteret af den anden Part, hvad de skal betale. De ønsker at forhandle sig frem til en for begge Parter acceptabel Ordning, baseret paa de mange forskellige Forhold, som maatte omgive den foreliggende Forretning. Der er ingen Tvivl om, at Systemet med Minimumsfragter nødvendigvis bliver stivbenet og uelastisk, saa det ofte ikke lader sig tilpasse for den enkelte Forretning, som Befragteren forsøger at faa i Stand. Resultatet er yderligere Irritation og Forsøg paa at omgaa de vedtagne Bestemmelser for enhver Pris. Systemet giver ikke den dygtige Reder noget Spillerum til at udnytte en Baads gode Position, fordelagtiggøre Type eller Størrelse.

Det er dog ikke saadan, at jeg er Modstander af Samarbejde indenfor Skibsfart, tværtimod, hvad der ogsaa fremgaar af mit Arbejde indenfor Tankskibsfarten. Men den Form for Samarbejde, som her udfoldes, er en ganske anden og mere behændig end Minimumsfragt-Systemet.

Tankskibsfartens store Fordel er den, at den giver Redere og Befragtere Anledning til at forhandle paa

frit Grundlag. Rederen faar fuldtud Lejlighed til at acceptere en hvilkensomhelst Fragt og hvilkensomhelst Betingelse, og hvis han i alles Interesse lægger sit Skib op, faar han en rimelig Kompensation herfor. Det er i det lange Løb helt uholdbart at forlange, at den enkelte Reder under Minimumsfragtsystemet skal holde sin Baad tilbage paa ubestemt Tid — ofte i udenlandsk Havn med fuld Besætning om Bord — uden at faa nogen Kompensation for det Offer, han her bringer det fælles Bedste. Ingen takker ham for hans Loyalitet, hvis den fører ham til Afgrundens Rand.

Der er efter min Mening intet andet, som kan bringe os ud over den nuværende Depression i Skibsfarten end et System, hvorunder man opmuntrer til Oplægning af Skibe gennem Kontribution til et Oplægningsfond fra alle de sejlene. Det er mere end beklageligt, at de Forsøg, som for et Aars Tid siden blev gjort for at komme Ondet til Livs ad den Vej, maatte opgives som Følge af en for os helt uforstaaelig Modstand fra de engelske Liniereders Side.

Den engelske Regering satte som bekendt som Betingelse for at gaa med til at yde Støtte til Skibsfarten, at et Samarbejde maatte etableres, hvorved man undgik, at Statssubsidierne blev benyttet til yderligere at sænke Raterne. Det Surrogat, man i den Anledning greb til, nemlig Minimumsratesystemet, har aldrig været omfattet med synderlig Begejstring her, og mange har haft Følelsen af, at man af Bekvemmelighedshensyn og for at opnaa en øjeblikkelig Fordel ofrede en stor og god Tanke, — den eneste, som vilde kunne føre frem efter. Det vil være at ønske, om denne Tanke blev taget op igen til fornyet og alvorlig Prøvelse, saaledes som det blev fremhævet af Norges Rederforbunds Præsident paa Konferencens sidste Møde.

Forøvrigt synes det, som om Opfattelsen af Minimumsfragtsystemets Hensigtsmæssighed ogsaa deles i England, se bl. a. Sir John Lattas tidligere omtalte Bemærkninger i saa Henseende.

Nu kan det siges, at Minimumsfragter i Trælastfarten var blevet til under norsk Medvirkning, men det er næppe for meget at sige, at dette var den eneste Maade, man kunde faa engelske Redere med i Samarbejde i denne Trade.

Skibsreder Pausts interessante Udtalelser, som han selv udtrykkelig gør opmærksom paa staar helt for hans egen Regning, vil vække Opmærksomhed langt udenfor Norge.

FRAGTRATETALET FOR MAJ 1936

Aaret 1931 gnstl.		100,0
Maj 1935 ...	110,5	December 1935 ... 126,7
Juni — ...	111,9	Januar 1936 ... 123,9
Juli — ...	112,5	Februar — ... 120,6
August — ...	112,2	Marts — ... 118,9
September — ...	113,9	April — ... 119,4
Oktober — ...	125,3	Maj — ... 120,2
November — ...	126,4	

Fragtratetallet steg fra 119,4 i April til 120,2 i Maj; med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Maj være blevet 105.

I Maj Maaned kan konstateres en mindre Stigning i nogle af Raterne, men for de flestes Vedkommende har der ikke været nogen Forandring i Forhold til den foregaaende Maaned.

Den oplagte Tonnage blev stærkt formindsket i Maj Maaned. Ved Begyndelsen af Juni var oplagt 20 Damp- og Motorskibe paa 34.000 Brutto Reg.-Tons mod 36 Skibe paa 58.000 B. R. T. i Maj, 40 Skibe paa 67.000 B. R. T. i April, 34 Skibe paa 59.000 B. R. T. i Marts, 20 Skibe paa 34.000 B. R. T. i Februar og 14 Skibe paa 24.000 B. R. T. i Januar.

CANADA'S SHIPPING ACT

Ifølge Kgl. Proklamation af 20. April 1936 sættes I den saakaldte Canada Shipping Act 1934 i Kraft fra 1. August d. A.

Loven er en meget omfangsrig Sølovs-Kodificering, omhandlende bl. a. Regler for Udstedelse af Sikkerheds- og Lasteliniecifikater i Henhold til de internationale Konventioner.

Af særlig Interesse for fremmede Rederier er Lovens § 663, der bestemmer som følger:

(1) No goods shall be transported by water or by land and water, from one place in Canada to another place in Canada, either directly or by way of a foreign port, or for any part of the transportation in any ship other than a British ship.

(2) No ship other than a British ship shall transport passengers from one place in Canada to another place in Canada either directly or by way of a foreign port.

(3) If any goods are transported contrary to the provisions of this section, or if any ship transports any passengers contrary to the provisions of this section, the ship transporting such goods or passengers shall be liable to a fine in respect of the goods so transported of fifty cents per ton of her register tonnage or five hundred dollars, which ever is the greater, and a fine in respect of the passengers so transported of two hundred dollars for each passenger or of five hundred dollars, which ever is the greater.

(4) Any goods so transported shall be forfeited as being smuggled goods.

(5) The collector of Customs at any port or place in Canada may, if he believes that an offence has been committed against this Part of this Act, detain the ship until the fine provided with respect to such offence has been paid and until the goods transported contrary to the provisions of this Part of this Act have been delivered up to be dealt with as goods forfeited under this section.

DIREKTØR J. F. MYHRE DØD

En kendt og afholdt Mand indenfor dansk Shipping er død med den tidligere Direktør for »The Baltic and International Maritime Conference«, *J. F. Myhre*.

Direktør Myhre, der blev omtrent 76 Aar, var født i Norge og fik sin første Uddannelse paa Kristiania Handels-Gymnasium, og derefter arbejdede han i Skibsmægler- og Rederiforretninger i forskellige Lande.

I 1905 blev han valgt til Direktør for »The Baltic and White Sea Conference«, som den siden saa kendte Sammenslutning dengang hed. Dennes Forretninger varetog Direktør Myhre med stor Interesse lige til han, af Helbredshensyn, i 1925 trak sig tilbage som Chef. Det var store Resultater, han da kunde se tilbage paa. Conferencen og dens Arbejde var hans Liv og Sjæl, og han gik op i det med en aldrig svigende Interesse. Han har derefter indtil sin Død været knyttet til Conferencen, af hvis Medlemmer han var ualmindelig afholdt og agtet.

Han har skrevet flere Bøger, bl. a. sine Erindringer og »Handbook of Baltic and White Sea Loading Ports«.

I sine Mindeord over Direktør Myhre siger Conferencens Vicepræsident, Konsul *Chr. Andersen* bl. a.:

Det var en Sorg for Direktør Myhre, at han for en halv Snes Aar siden maatte trække sig tilbage, grundet paa daarlige Syn, men hans Interesse vedblev at kredse om Conferencens Arbejde, og næsten daglig i de første Aaringer efter hans Afgang kom han paa Conferencens Kontor og var behjælpelig med Raad og Daad. Vi, som har været Direktør Myhres Medarbejdere i en lang Aarrække, vil mindes ham baade med Respekt og venlige Følelser.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge bragte en lille Lysning paa de oversøiske Fragtmarkeder. Priserne for forskellige Kornsorter laa noget fastere og bevirkede, at Køberne viste større Interesse. — Desværre er der langt til Vejs Ende, hvad man vil forstaa, naar der i River Plate stadig ligger circa 60 ubeskæftigede Skibe, og der i den nærmeste Fremtid kommer yderligere en Snes Baade frem paa dette Marked for forholdsvis tidlig Lastning.

Iøvrigt er det mest interessante Problem i den øjeblikkelige Situation, hvilken Virkning Ophævelsen af Sanktionerne overfor Italien vil faa paa Fragtmarkedet. En vis Forøgelse i Transportbehovet vil utvivlsomt finde Sted, men paa den anden Side skal man næppe indstille sig paa, at Forholdene vender tilbage til de gamle Former, idet Sanktionerne har skærpet den Tendens henimod Selvforsyning, der har været fremherskende saavel i Italien som i en lang Række andre Lande. Og endelig vil den definitive Afvikling af den italiensk-abessinske Konflikt medføre, at en lang Række af den italienske Regering rekvisionerede italienske Trampskibe vil blive frigivne og derved igen vil optræde som Konkurrenter paa de forskellige Markeder.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

St. Laurence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Begæret efter Tonnage for Korn fra St. Lawrence var noget bedre, men kun en enkelt eller to Baade for Korn blev sluttede paa Basis af Minimalraterne til UK/Cont. Der cirkulerer stadig Ordre for lignende Forretning.

Fra Northern Range er det stadig de indtil Trivialitet kendte Scrapjernsnøtninger, der dominerer. 6500 Tonner fik 12/- Northern Range/UK., 5600 Tonner New York/Vestitalien fik \$4.65 paa Gross terms, og til Japan betales 13/9d. fic. for 6500 Ts, fra Golfen og 14/6d. for 7500 Ts. fra Atlantic Range. Disse Afslutninger kan gentages.

Iøvrigt noteres forskellige Kulladninger fra Hampton Roads til Sydamerika, f. Eks. Pernambuco 10/6d. og Rio til 9/6d. — Pitchpine Northern Range/River Plate indikerer \$12:- Golfen/Japan indikerer omkring 5½ Cts. per Balefod for Bomuld.

Sukkermarkedet fra Vestindien var noget roligere, men paa Grund af begrænset Tilgang paa Tonnage blev Raterne opretholdt. Sidste Slutning var 9500 Tonner Cuba/p.p. UK. eller Continent, Aug. Lastning, 13/6d., men flere tidligere Baade havde faaet 13/9d. for lignende Forretning.

River Plate. Der har været noget bedre Efterspørgsel, og en Række Baade er sluttede paa Certeparti eller berth til Europa paa Basis af Minimalraterne. Ogsaa til Destinationer uden for Minimalraterangen var Efterspørgselen bedre. Der cirkulerede Ordre saavel til Japan som til Pacific Kysten paa Basis af omkring 14/- til 14/6d., og til Montreal sluttedes til 14/- fra na. San Lorenzo, Aug. Lastning. Der er fortsat nogen Efterspørgsel, og man mener, at man nu er ved at komme over det døde Punkt for dette Markeds Vedkommende.

Syd- og Nordamerikas Vestkyst. Nitratbefragterne er stadig ikke operative. Raten noteres uforandret i 18/- til UK./Cont.

Nordpacific var livligere, hvad angik fio. Forretning til Europa, og 3—4 Baade blev sluttede paa Basis af 19/3d., hvilket kan gentages.

Transpacific og Australien fortsatte med at tage Tonnage til uforandrede Rater, og Intercoastal Lumber sluttedes ligeledes til den uforandrede Rate af \$10:- per Mille.

Østen/Indien. Soyabønner sluttede en enkelt Baad fra Dalny til Rotterdam eller Hamburg paa Basis af 21/9d. for tidlig Juli Lastning, hvilket kan gentages. For senere Positioner er der derimod ingen Interesse.

Fra Saigon sluttes der livligt til svagt stigende Rater. Sidste Slutning var græsk 7000 Tonner fra Saigon og/eller Haiphong til Dakar/Bordeaux-Dukirk Range til 23/- 1 Lastehavn, 23/6 d. 2 Lastehavne, via Cape, Aug., hvilket kan gentages, ligesom der utvivlsomt kan opnaas 6d. maaske 1/- mere for tidlig Tonnage.

Fra Indo-Kino noteres stadig Anthracitkul til saavel Montreal som til Europa paa Basis af 18/- resp. 21/ paa sædvanlig fio. Betingelser.

De indiske Markeder var uden større Interesse.

Australien. Efter en lang Pause har dette Marked genoplaget Kornbefragtningen. Foreløbig er der dog kun sluttet en enkelt Baad paa Basis af Minimalraten, men Exportørerne er aabne for yderligere Tonnage. Ertstragterne fra Whyalla er uforandrede 7/6d. til Japan og \$4.40 til Baltimore.

Sydafrika. Der er stadig lidt Efterspørgsel efter Majstonnage fra Beira til UK. til omkring 16/-, ligesom ogsaa Durbanbefragterne er aabne for Ertstonnage til uforandrede Rater.

Europa. Paa Trælastmarkederne sluttes der stadig paa Basis af Minimalraterne, og ogsaa Russerne er nu i enkelte Tilfælde gaet med til at betale ifølge Baltwhite Planen.

Kulfragterne til Danmark er ikke underkastede større Ændringer.

Middelhavet er et ujævnt Marked. For enkelte Laster er betalt særdeles gode Rater, men i andre Trades har stor italiensk Tonnage trykket Markedet.

Sortehavet og Donau har været ret aktive, og naar der ikke er sluttet mere Tonnage, end der faktisk er, skyldes det ikke manglende Interesse fra Befragternes Side, men Knaphed paa Skibe, specielt i tidligere Positioner. Man har derfor ogsaa været Vidne til, at disse Fragter er gaet ret stærkt i Vejret, og specielt Russerne har maattet betale gode Fragter for at faa deres Varer afskibede, f. Eks. Poti/Northern Range 15/-, prompt Lastning. Iøvrigt er Efterspørgselen jævnt fordelt over en Række Varer, idet Russerne nu ogsaa er begyndt at slutte for Korn fra Sortehavet og har taget nogle Baade paa Basis af 9/6d. til Antwerp eller Rotterdam, 10/- til begge Havne, Juni/Juli. Russerne sluttede iøvrigt Pigiron til Japan til den bedre Rate af 15/9.

Fra Donau sluttedes 5500 Tonner til den bedre Rate af 16/3d. Basis 1 Lossehavn UK., hvilket kan gentages.

Timecharter. Der er ikke meget Liv i Vestindia Markedet, og Raten ligger næppe over 90 Cts. for 5000 Tonnere for Rundtur. Der er sluttet forskellige hjemgaaende Timecharters, bl. a. 5000 Tonner til \$1.50, og \$1.60 for 3800 Tonner.

Stor Dieseltonnage er stadig efterspurgt. Dansk Diesellaad sluttede for Periode, Levering og Tilbagelevering USNH. til 3/10½d., og for en prompt Diesellaad. Levering denne Side, noteres 4/1½d. for 5—6 Maaneder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Auktion over »Britannia«s Udstyr

Udstyret fra afdøde Kong Georges Yacht »Britannia« vil nu blive solgt ved Auktion i Cowes. Der vil komme over 300 forskellige Numre paa Auktion. Deriblandt er Skibets Mast, Kompas og en 18 Fod lang Motorjolle. Ogsaa Skibets Møbler vil blive solgt paa Auktionen, mens »Britannia« selv vil blive sænket.

To danske Færger i Kollision

De to danske Færger, som for Tiden betjener Ruten Helsingør—Helsingborg, kolliderede i Tirsdags. Færgeren »Kronborg«, der Kl. 15,30 var paa Vej fra Helsingør, mødte lige uden for Havneløbet Færgeren »Dan«, og paa Grund af de ugunstige Vind- og Strømsforhold var en Kollision uundgåelig. Skaden paa »Dan« var ubetydelig, medens »Kronborg« blev en Del beskadiget.

»Nicoline Mærsk« har Skade paa Skruen.

Fra Quebec telegraferes, at Motorskibet »Nicoline Mærsk« (tilh. A. P. Møllers Rederier) har faaet den ene Skruer beskadiget. Skibet vil ved Ankomsten til Quebec lade foretage en Besigtigelse.

Polens Kuleksport i Maj Maaned 1936

De fra Polen i Maj Maaned eksporterede Kvantum Kul, fordeler sig paa de forskellige Lande:

i 1000 Tons		i 1000 Tons	
Østrig	49	Schweiz	6
Ungarn	1	Italien	56
Czekoslovakiet	2	Jugoslavien	1
Sverige	155	Grækenland	7
Norge	32	Ægypten	5
Danmark	20	Afrika	2
Finland	14	Argentina	34
Lettland	9	Brasilien	13
Estland	1	Bunkerkul	46
Frankrig	103	Ialt	589
Belgien	23	Danzig	14
Holland	10	Ialt	603

Skibstrafik og Vareomsætning over Gdynias Havn i April Maaned 1936

Der indløb i Maanedens Løb 387 Skibe med 360,252 N.R.T. mod 373 Skibe med 389,237 N.R.T. i Marts Maaned. Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	49	44,740
England	19	32,125
Danmark	50	30,222
Estland	10	4,423
Finland	13	15,203
Grækenland	6	14,145
Holland	7	4,380
Litauen	1	507
Lettland	4	4,200
Tyskland	53	32,177
Norge	22	16,910
Panama	1	437
Rusland	7	12,630
Amerika	11	35,099
Sverige	125	85,679
Italien	9	27,375
	387	360,252

Vareindførslen androg i April Maaned 97,227 t. mod 96,401 t. i Marts Maaned. Vareudførslen 498,867 t. mod 487,667 t. i Marts. Den samlede Vareomsætning androg saaledes 596,094 t. mod 584,068 t. i Marts.

Kuludførslen over Gdynias Havn i April Maaned 1936

Der udførtes i April Maaned 1936 over Gdynias Havn 380,553 t. Kul — der til Danmark 3,405 t. — mod 376,926 t. — deraf til Danmark 1,320 t. — i Marts Maaned.

Ny Dok i Odessa Havn

Der er i disse Dage fra Nikolajef-Værftet bleven søsat en ny Flydedok til Odessa Havn. Dokken er indrettet paa at optage Skibe af indtil 5000 Tons.

To Dokker af samme Størrelse er under Bygning paa samme Værft til andre Sortehavshavne.

»Queen Mary« paasejler en Kæmpehval

Med 29 Knobs Fart paasejlede »Queen Mary« forleden en Kæmpehval paa 25 Meter. Hele Skibet rystede ved Sammenstødet, og en kæmpemæssig Blodstraale stod i Vejret. Forskibets Dæk forblev blodrodt en Tid lang.

Skibets Gennemsnitsfart er denne Gang 28,6 Knob eller noget mindre end paa Jonfrurejsen.

M/S »Irland« kom i Torsdags

Dansk-Fransk's Motorskib »Irland« kom Torsdag til København fra Hernøsand. »Irland« blev straks slæbt ind til Burmeister & Wain, hvor Reparationen, der bliver meget omfattende, skal udføres.

Saloniki-Udstillingen

Den danske Industris Interesse for Eksport til Grækenland har i de sidste Aar paany været stigende.

Som tidligere nævnt har den finske Generalkonsul i Piræus, Hr. Eugen Eugenides, indbudt danske Firmaer at deltage i den forestaaende Messe, der afholdes i Dagene fra den 6. til den 27. September d. A.

Da der viste sig tilstrækkelig Tilslutning til Etableringen af en samlet dansk Udstilling, akcepterede man Hr. Eugenides' Tilbud.

I den danske Udstilling vil bl. a. deltage: Akts. F. L. Smidth & Co., Thomas Ths. Sabroe & Co., Akts., Akts. Nordiske Kabel- og Traadfabrikker, C. K. Hansen og »Svensk-Orient Linie«.

Danmarks ældste Damp

Den 24. Juni er det 75 Aar siden, at Danmarks ældste Dampskib, »Hjejlen«, blev sat i Fart paa Himmelsbjerg-Søerne, hvor Skibet stadig røgter sin Dont. Skibet fik sin Indvielse ved at sejle Kong Frederik VII og Grevinde Danner fra Silkeborg til Himmelsbjerg, og Jubilæumsdagen vil blive mindet med en Fest, hvor Kongen og Grevinden optræder i Tableau. Desuden vil Skibet ved denne Lejlighed faa sin Daabsattest. Burmeister & Wain, der er Efterfølgere af Skibsbyggeren, vil i Fartøjet opsætte en Melalplade. Det er en god anbefaling for det Arbejde, Værftet præsterer, at dette lille Skib, der sejler ind i sit 76. Aar, still goes strong.

Ny Tankbaud

Odense Staalskibsværft har fra Rederiet Sneforn i Stavanger faaet Bestilling paa et nyt stort Tank-Motorskib. Skibet, der skal have en Dødvægtstonnage paa 15,250 Tons, skal være færdigt om godt et Aarstid.

Skibsværftet har i Forvejen et andet stort Tankskib under Bygning til Norge, nemlig til Leif Høeghs Rederi i Oslo. Denne Bestilling staar i Forbindelse med en Byttehandel, hvorefter A. P. Møllers Rederier har overtaget Leif Høeghs Tank-Motorskib »Varg«, der for nogle Aar siden blev bygget i Odense, og allerede sejler under dansk Flag. Det har faaet Navnet »Katrine Mærsk« og Hjemsted i Esbjerg. Det er paa 5,702 og 3,216 Registertons henholdsvis Brutto og Netto.

De nordiske Navigatorøkkongresser

De nordiske Navigatorøkkongressers Bestyrelse har holdt Møde i København, hvor der var mødt Repræsentanter fra Norge, Sverige, Finland og Danmark. Danmark var repræsenteret af Kaptajn Hagelberg fra Skibsførerforeningen og Forretningsfører Christiansen fra Styrmandsforeningen.

Af de Sager, der var til Behandling, kan nævnes Søfartskonferencen i Genève 1935 og den kommende Konference til Efteraaret, Officerernes Landgangsret, Fritagelse af Kost og Logi i Indkomtsbeskatningen af Søfolk, Transport af brandfarligt Gods, Styrmandene og Radiotelegrafisterne samt Sejlskibenes Lanterneføring.

Det blev endvidere besluttet, at man fra hvert Land skulde rette en fornyet Henvendelse til de respektive Myndigheder om at faa forandret Sømandslovens Paragraf 4 og 32, saaledes at disse faar den Form, der var tilsiglet ved Udarbejdelsen.

Styrelsens næste Møde blev fastsat til Afholdelse i Åbo i Juni 1937.

Ny Bestilling til Odense

Odense Staalskibsværft har i disse Dage modtaget Bestilling paa et 15,300 Tons Tankskib til Rederiet Sig. Bergesen, jr., i Stavanger. Skibet, der skal leveres i Efteraaret 1937, faar 2 Burmeister & Wain Motorer, som kan give det en Fart af 12,5 Kn. Forøvrigt har Staalskibsværftet i Fjor bygget en lignende Tankdamp, President Vogue, og Skibsreder Sigvald Bergesen, der er Meddirektør i A. P. Møllers Rederier, sidder ogsaa i Bestyrelsen for det norske Selskab.

Staalskibsværftet, der for Tiden beskæftiger ca. 1200 Mand, vil nu have Arbejde for dem til et godt Stykke ud i Fremtiden. Det nye Skib vil komme til at koste omkring ved 3 Mill. Kr.

Verdens største Sejlskib er nu bjerget

Sejlskibet »Herzogin Cecilie« blev fordølet, efter at det i to Maaneder har siddet fast paa Klipperne i Nærheden af Salcombe paa Sydkysten af Devon i Sydengland, igen bragt flot og slæbt ind til Salcombes Havn.

Skibets finske Kaptajn var sammen med sin Hustru ble-

vet om Bord i Skibet i de to Maaneder og har selv ledet Redningsarbejdet.

»Gudrun Mærsk« solgt til Udlandet

»Gudrun Mærsk« af Kalundborg er solgt til Udlandet. A. P. Møller har solgt Skibet til engelske Købere, som senere vistnok har solgt det videre til Italien.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sosattes Lørdag et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 617, som bygges for Regning A/S. Skagerak, Oslo.

Skibet bygges til det norske Veritas's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 379'—0" × 55'—0" × 36'—0" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8330 tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 3200 I.H.K. All Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Rederiet var repræsenteret ved Skibsreder Olaf Ditlev Simonsen jr. med Frue og Datter og Skibsinspektør Salvesen.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbt af Frk. Magdalene Ditlev-Simonsen, fik Navnet »Kattegal«.

Skoleskibet »Danmark«

afgik Tirsdag fra København paa Togt til de danske Farvande.

PERSONALIA

Gammel Søkapitajn død i Amerika

Der er fra Chicago indløbet Meddelelse om, at Søkapitajn John Petersen, er død 91 Aar gammel.

John Petersen var oprindeligt Sømand; han var født paa en af Øerne Syd for Svendborg, men han kunde ikke huske hvilken. Som ung kom han, der var Sømandssøn, til Søs, og efter at han i nogle Aar havde sejlet i det danske Sydhav, fik han Lyst til at se det rigtige Sydhav, og saa gik han paa Langfart. Han fik efterhaanden Styrmandseksamen og blev senere Fører af et større Sejlskib. Han fortalte selv, at han var gaadt i Land allerede i 1865, men da han paa det Tidspunkt kun kunde være 20 Aar, kan det ikke passe. Somme-tider mente han ogsaa, at han var meget ældre, langt over 100 Aar, men at han holdt sig omkring de 90, fordi der ikke var nogen, der vilde tro paa hans rigtige Alder.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.

A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1920.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Nordens«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdals«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

A/S Det Danske Kulkompagni.

A/S »Motortrampe«, Stensved.

Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jyllandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.

Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,

Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phønix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugserelselskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 23. JUNI 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. Aalborg, ank. Kings Lynn 20.6.
s.s. Aarhus, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Aaro, Thomsen, afg. Mahé 10.6.
m.l. Aase Mærsk, afg. Donges 30.5.
s.s. Aase, ank. Hamburg 13.6.
m.s. Afrika, E. Himmelstrup, afg. Port Sudan 14.6. udg. for Singapore.
s.s. Agnete, afg. København 12.6. til Danzig.
s.s. Agnete Mærsk, afg. Casablanca 9.6.
s.s. Alabama, afg. Kambo 17.6. til Bergen.
m.s. Alexandra, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Alfa, afg. Canary Island 15.6.
s.s. Algarve forv. afg. København 25.6.
s.s. Alice, afg. Slithad 13.6.
m.s. Almena, pass. Lizard 13.6.
m.s. Alsia, C. Heindorn, afg. Suez 20.6. udg. for Djibouti.
s.s. Allsund, Clemmen Nielsen, anak. Matanzas Cuba 14.6.
s.s. Amalienborg, afg. Moss 22.6.
m.s. Amerika, J. Borch, ank. Hull 18.6. hjg.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Buenos Aires 24.5.
m.s. Anna Mærsk, afg. Yokohama 8.6.
s.s. Anna, pass. Helsingør 16.6.
m.s. Annam, V. Kragelund, ank. København 6.6.
s.s. Anne, ank. London 13.6.
m.s. Argentina, afg. Stavanger 4.6.
m.s. Arizona, afg. Rio de Janeiro 15.6.
s.s. Arnold Mærsk, rapp. 56° 20', 22° 12' 12.6.
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. 41° 34'N-43° 43'V 21.6. p. R. i Liverpool.
m.s. Asia, H. S. Hansen, pass. Sundastrædet 17.6. for Vestindien.
s.s. Askø, Langlykke, afg. Melhil 19.6.
s.s. Aslaug, ank. Nakskov 6.6.

m.s. Asnæs, pass. Skagen 10.6.
m.s. Astoria, K. Jensen, afg. Zamboanga 16.6.
s.s. Astrid, Madsen, afg. Aalborg 21.6. til Gdynia.
m.s. Australien, N. P. Rasmussen, afg. Hamburg 21.6. udg. for Genoa.

B

s.s. Beira i København.
s.s. Bellona, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. Benedikt i Kbhvn.-Fyn-Falster-Langeland Ruten.
m.l. Bente Mærsk, afg. Vlissingen 3.6.
s.s. Bergenhus, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Bes, pass. Wick 23.6.
s.s. Betty Mærsk, rapp. 51° 15' N, 28° 19' W 11.6.
s.s. Betty, ank. Barcelona 15.6.
s.s. Birgitte, ank. Helsingør 20.5.
s.s. Birgit, C. R. Vilsmark, pass. Lødingen 21.6.
s.s. Birte, Pedersen, afg. Mobile 1.6. til Romana.
s.s. Bodil, pass. Coenhaven 17.6.
s.s. Bogo, N. Nielsen, ank. Melhil 20.6.
m.s. Boringia, A. Rasmussen, pass. Dover 23.6. udg. for Marseilles.
m.s. Bornholm, P. Haure-Petersen, afg. Boston 19.6.
s.s. Bothal, H. Hansen, ank. Bordeaux 18.6.
s.s. Brasilien, afg. Buenos Aires 30.5.
m.s. Bretagne, M. Hansen, afg. Skellefteaa 30.5.
s.s. Brettland, L. P. Hansen, afg. København 19.6. til Leningrad.
s.s. Britta, ank. Wismar 15.6.
s.s. Broholm i Fart paa Middelhavet.
s.s. Brynild, P. L. Hansen, ank. New York 12.6.
s.s. Brynhild, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. C. F. Tietgen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. C. P. A. Kock, i København.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- 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.

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmald"
 Amaliegade 30

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weiolin Skibsfarver***Spørg Deres Skibshandler!***AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

STEVEDORETelefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNIEtableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmeild"
 Amaliegade 38

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

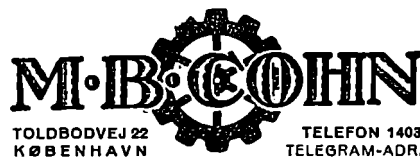
LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

**Weioli Skibsfarver***Spørg Deres Skibshandler!***AAGE WEIHE**SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

GRUNDLA GT 1848

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

STEVEDORETelefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER


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  KUN

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Maine*, afg. New York 13.6.
s.s. *Maja*, i Ruten København-Limfjordsbavne.
s.s. *Maja*, afg. Gravesund 12.5.
m.s. *Malaya*, P. Sørensen, afg. Penang 20.6. hjg.
s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Durban 20.6.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Caen 18.6.
s.s. *Margrethe*, i København-London Ruten.
s.s. *Marie Toft*, ank. Antwerpen 1.6.
s.s. *Marie*, pass. Øland 15.6.
m.l. *Marie Mærsk*, afg. Hamburg 24.5.
m.s. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet.
s.s. *Martin Carl*, Kolsler, ank. Antwerpen 18.6.
s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Antwerpen 31.5.
s.s. *Maryland*, afg. Burukend 27.5.
m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Bangkok 22.6. hjg.
s.s. *Minsk*, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Moen*, i Dok i Nakskov.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Kapt. J. Spelmann, ank. København 19.6.
s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Highleridge 20.6.
s.s. *Najaden*, ank. Gravesund 14.6.
s.s. *Nancy*, ank. Luleå 11.6.
s.s. *Nautic*, ank. Nakskov 17.6.
s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Blyth 19.6.
s.s. *Nelly*, ank. Kalundborg 14.6.
s.s. *Neptun*, afg. Bizerta 8.6.
s.s. *Nerma*, ank. Barcelona 13.6.
s.s. *Neveda*, ank. Buenos Aires 16.6.
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Montreal 12.6.
s.s. *Nidaros*, i København.
m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 9.6.
s.s. *Niels Ebbesen*, i København.
s.s. *Niobe*, ank. Kotka 17.6.
m.s. *Nora Mærsk*, pass. Panama 2.6.
m.s. *Nordbo*, ank. Vancouver 11.6.
s.s. *Norden*, afg. Philadelphia 10.6.
s.s. *Nordborg*, ank. Gdynia 21.6.
m.s. *Nordfarer*, ank. Balbao 30.5.
m.s. *Nordhavet*, ank. Lisabon 10.6.
m.s. *Nordhval*, ank. Balbao 13.6.
m.s. *Nordkap*, ank. Montreal 27.5.
s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 5.4.
m.s. *Nordpol*, afg. Iquique 22.5. til Hawaii.
s.s. *Nordsoen*, pass. Hanstholm 17.6.
m.s. *Normandiet*, K. Haure-Plersen, ank. Tabu 19.6.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Olga S.*, afg. Stettin 9.6. til Viipuri.
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Immingham 3.6.
m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Lissabon 11.6.
m.s. *Oregon*, ank. Kbhvn. 15.6.
s.s. *Oslo, II. Petersen*, ank. Nice 15.6.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. San Francisco 15.6. udg. for Shimonoski.
s.s. *Paris*, Th. Poulsen, ank. Leningrad 20.6.
m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
s.s. *Paula*, ank. New York 10.6.
m.s. *Peru*, A. Berg, ank. København 21.6.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Philadelphia 9.6.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hammerhavn 24.6.
s.s. *Primula*, forv. ank. Reykjavik 17.6.
s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, pass. Ølands Rev 23.6.

R

s.s. *Randi*, pass. Goenhaven 17.6.
s.s. *Reval*, afg. Leningrad 22.6.
s.s. *Rhone*, i København-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Riga*, ank. Bremen 21.6.
s.s. *Rita*, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Rita Mærsk*, afg. København 11.6.
s.s. *Rosenborg*, pass. Finisterre 20.6.
s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten .

S

s.s. *Saga*, forv. afg. Skien 18.6. til Aalborg.
m.s. *Sally Mærsk*, afg. Saigon 22.5.
s.s. *Samsø*, Broekmann, afg. Oran 13.6.
s.s. *Scandia*, ank. København 21.6.
s.s. *Scandia*, afg. Hull, 20.6. pass. Skili 22.6.
s.s. *Scotia*, ank. Hartlepool 19.6.
s.s. *Seine*, i København.
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Talleren 19.6.
m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Cebu 16.6.
m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, ank. Kohsichang 13.6.
s.s. *Signe*, ank. Boston 6.6.
s.s. *Sigrun*, forv. afg. Kbhvn. 30.6.
s.s. *Silkeborg*, afg. Bona 17.6.
s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Leningrad 19.6.
s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
s.s. *Skodsborg*, ank. Nice 17.6.
s.s. *Sleipner*, i København-Gdynia-Danzig Ruten.
s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, afg. Valencia 23.6.
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. New York 11.6.
s.s. *Stadion II*, i Dok i Frederiksstad 12.6.
s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Lizaid 19.6. p. R. i. Porto Rico.
s.s. *Stella*, pass. Christohal 24.5.
m.s. *Stjerneborg*, pass. Panama 11.6.
m.s. *Stensby*, Eggers, pass. Helsingør 22.6. p. R. i. Montreal.
s.s. *Stockholm*, P. Hinch, pass. Skagen 23.6.
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Helsingør 9.6.
s.s. *Svanhild*, afg. Frederikshavn 16.6.
s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Svava*, i Randers.
s.s. *Søborg*, afg. Gdynia 22.6.
s.s. *Sønderjylland*, i København-Limfjordsstationerne.

T

s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, ank. New York 19.6.
m.s. *Tasmania*, H. Barfoed, afg. Bunbury 6.6.
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Køge 24.6.
s.s. *Tekla*, pass. Spurn Hd. 13.6.
s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Stubbekøbing 22.6.
s.s. *Tennessee*, i Dok i Frederikshavn 11.6.
s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Tjaldur*, i København.
s.s. *Tjoms*, i København-Antwerpen Ruten.
m.s. *Tonkging*, N. Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 9.6.
s.s. *Tove*, afg. København 8.6. til Kasko.
s.s. *Tovetil*, F. Bang, ank. Ynuiden 21.6.
s.s. *Trio*, ank. Tyne 24.6.
s.s. *Trondhjem*, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, ank. Esbjerg 17.6.
m.s. *Tunis*, afg. København 18.6.
m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. New York 21.6.
s.s. *Tyr*, i København.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
s.s. *Ulla*, ank. Helsingør 13.6.
s.s. *Uranienborg*, afg. Threerivers 20.6.

V

s.s. *Vendia*, ank. Burnlisland 21.6.
s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Hundested 10.6.
s.s. *Viborg*, ank. Huelva 16.6.
s.s. *Victoria*, afg. Seaham 20.6. til Kbhvn.
s.s. *Vidar*, i Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Viola*, ank. London 13.6.
s.s. *Virginia*, afg. Buenos Ayres 16.6.
s.s. *Vistula*, i København.

Y

s.s. *Ydun*, i København-Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa*, afg. Los Angeles 11.6.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, afg. Gdynia 16.6. til Bordeaux.

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Casablanca 22.6.

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

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23. 6. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,30
NEWYORK.....	447,50	AMSTERDAM.....	303,30
BERLIN.....	180,20	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,60	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,70	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,60	PRAG.....	18,70
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,70

m.s. *California*, afg. Buenos Aires 22.5.
 m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. Southampton 22.6. hjg.
 s.s. *Carmen*, afg. Rochester 16.6.
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. København 3.6.
 s.s. *Charkow*, i København.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Manila 19.5.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Cape of Good Hope 1.6. udg. for Sydney.
 m.s. *Chr. Holm*, ank. Fowey 24.6.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Baltimore 13.6. til Jamaica.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Narvik 18.6.
 s.s. *Cimbria*, ank. Blyth 21.6.
 s.s. *Cimbria*, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. St. Louis du Rhone 13.6. til Oran.
 m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, ank. Dunkirk 21.6.
 s.s. *Cornelia*, ank. Aalborg 18.6.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, afg. Lorint 24.6.

D

s.s. *Dagmar*, i København-London Ruten.
 s.s. *Daymar*, pass. Helsingør 14.6.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Shanghai 10.6. udg. for Shanghai.
 m.s. *Danmark*, afg. Aruba 22.6. til Awonmouth.
 s.s. *Delaware*, afg. Newcastle 3.6.
 s.s. *Diana*, afg. København 21.6.
 s.s. *Dorrit*, afg. Bona 14.6.
 s.s. *Douro*, i København.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten København-Thorshavn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, i København-Aalborg Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Bordeaux 12.6.
 s.s. *Ebro*, i København.
 s.s. *Edith*, ank. London 16.6.
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. La Rochelle 10.6.
 s.s. *Egholm*, i København.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Antwerp 16.6.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, afg. Abo 23.6.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Preston 9.6.
 s.s. *Ella*, i København.
 s.s. *Elsborg*, ank. Port Talbot 15.6.
 s.s. *Else*, afg. Forth 13.6.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Hull 11. 6.
 s.s. *Emanuel*, ank. Irmine 22.6.
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Abadan 31.5.
 s.s. *Energi*, ank. Cowes Isle of Wyk 18.6.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, ank. Tuborg 19.6.
 s.s. *Enigheden*, ank. Dunball Wharf 22.6.
 s.s. *Erindring*, ank. Highlridge 22.6.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, ank. København 21.6.
 s.s. *Erna*, pass. Ushant 14.6.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. København 16.6.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter Nord-Amerika.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, afg. Archangel 10.6.
 s.s. *Estrid*, afg. Oran 7.6.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. San Francisco 17.6. ud. for Los Angeles.

F

s.s. *Falken*, i Ruten København-Svendborg-Nakskov.
 s.s. *Fano*, J. Korff, ank. København 21.6.
 m.s. *Fano*, ank. Karrebæksminde 10.6.
 s.s. *Fionia*, ank. Nakskov 23.5.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, pass. København 23.6.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Sfax 20.6.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Finisterre 21.6.
 m.s. *Fredericia*, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freja*, afg. Boness 10.6.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, afg. Oslo 17.6. til København.

G

s.s. *Garonne*, i København.
 s.s. *Georgia*, afg. New Orleans 18.6.
 s.s. *Gerd*, ank. Helsingør 3.6.
 s.s. *Gerda*, ank. Barcelona 15.6.

s.s. *Gerda Toft*, ank. Odense 20.6.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manila 8.6.
 s.s. *Gorm*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Grete*, pass. Gibraltar 15.6.
 s.s. *Grønland*, Chr. Sørensen, afg. Pernau 17.6.
 s.s. *Gudrun*, pass. Gibraltar 9.6.
 s.s. *Gunhild*, afg. Hamburg 12.6. til Irland.
 s.s. *Gunver*, ank. Port Vendres 30.4.
 s.s. *Gunver Mærsk*, afg. Koparverkshammen 11.6.
 s.s. *Gyda*, pass. Helsingør 5.6.

H

s.s. *Hans*, From, ank. København 24.6.
 s.s. *Haldan*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Hajnia*, Dok i København.
 s.s. *Halland*, F. Andersen, ank. Klaipeda 19.6.
 s.s. *H. H. Petersen*, ank. Drogheda 20.6.
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Skagen 13.6.
 s.s. *Harald*, afg. Garston 13.6.
 s.s. *Harriet*, afg. Hanlyluoto 16.6.
 s.s. *Hebe*, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Gravesund 4.6.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Bahrein Isl. 4.6.
 s.s. *Herdis*, pass. Dover 1.6.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Archangelsk 10.6.
 s.s. *Hilde*, ank. Helsingør 11.6.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Horsia*, Jørgen Koch, afg. Odense 20.6. til Danzig.
 s.s. *Hroar*, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Lemvig 11.6.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. Puntarenas 17.6. udg. for Vancouver.
 m.s. *Indien*, A. Bronér, afg. Lissabon 11.6.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Blyth 17.6. til Bilbao.
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Sagres 9.6.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Oporto 7.6.
 s.s. *Inger*, ank. Sundsvall 17.6.
 s.s. *Inger Toft*, ank. Hull 17.6.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Archangelsk 17.6.
 m.s. *Irland*, A. B. Meinertz, ank. København 15.6.
 s.s. *Island*, i Ruten København-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. Norfolk Va. 11.6.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten København-Østersøhavnene.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Norfolk 29.5.
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Las Piedras.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Danzig 20.6.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Haifa 22.6. hjg. for Dunkirk.
 s.s. *Jenny*, afg. Cartagena 16.6.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Bordeaux 12.6.
 s.s. *Johanne*, ank. Rouen 13.6.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Alfaques 8.6.
 s.s. *Jolantha*, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Santos 16.6.
 s.s. *Jutta*, ank. Kotka 17.6.
 m.s. *Jutlandia*, S. Kolls, afg. Penang 18.6. hjg. for Djibouti.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jegersborg*, pass. København 20.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Meåborg 16.6. til Antwerpen.
 s.s. *Karen Toft*, afg. Riga 23.6.
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 13.6.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Antwerpen 26.5.
 s.s. *Kentucky*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Sagua 9.6.
 s.s. *Kirsten*, ank. København 12.6.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, ank. Kbhvn. 23.6.
 s.s. *Knud*, ank. Garston 15.6.
 s.s. *Koldinghus*, i København-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i København-Stettin-Oslo Ruten.
 s.s. *København*, i København-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, afg. Marseilles 22.6. hjm.
 s.s. *Laura*, pass. Tenerife 14.6.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Danzig 13.6.
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Boston. Mass. 10.6.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Nantes 10.6.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Dakar 1.6.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, ank. Wasa 15.6.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Antwerp 22.6.
 s.s. *Lilian*, ank. Kemi 16.6.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, afg. Tynen 23.6.
 m.s. *Louisiana*, afg. Maderia 16.6. til København.
 m.s. *Lundby*, Lund, ventes til Liverpool 24.6.
 s.s. *Lynæs*, pass. Spurn Point 23.6.

M

s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.

vet om Bord i Skibet i de to Maaneder og har selv ledet Redningsarbejdet.

»Gudrun Mærsk« solgt til Udlandet

»Gudrun Mærsk« af Kalundborg er solgt til Udlandet. A. P. Møller har solgt Skibet til engelske Købere, som senere vistnok har solgt det videre til Italien.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen søsattes Lørdag et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 617, som bygges for Regning A/S. Skagerak, Oslo.

Skibet bygges til det norske Veritas's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 379'—0" × 55'—0" × 36'—0" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8330 tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 3200 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Rederiet var repræsenteret ved Skibsreder Olaf Ditlev Simonsen jr. med Frue og Datter og Skibsinspektør Salvesen.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbt af Frk. Magdalene Ditlev-Simonsen, fik Navnet »Kattegat«.

Skoleskibet »Danmark«

afgik Tirsdag fra København paa Togt til de danske Farvande.

PERSONALIA

Gammel Søkaptajn død i Amerika

Der er fra Chicago indløbet Meddelelse om, at Søkap-tajn John Petersen, er død 91 Aar gammel.

John Petersen var oprindelig Sømand; han var født paa en af Øerne Syd for Svendborg, men han kunde ikke huske hvilken. Som ung kom han, der var Sømandsson, til Søs, og efter at han i nogle Aar havde sejlet i det danske Sydhav, fik han Lyst til at se det rigtige Sydhav, og saa gik han paa Langfart. Han fik efterhaanden Styrmandseksamen og blev senere Fører af et større Sejlskib. Han fortalte selv, at han var gaaet i Land allerede i 1865, men da han paa det Tidspunkt kun kunde være 20 Aar, kan det ikke passe. Somme-tider mente han ogsaa, at han var meget ældre, langt over 100 Aar, men at han holdt sig omkring de 90, fordi der ikke var nogen, der vilde tro paa hans rigtige Alder.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdals«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugser-selskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 23. JUNI 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. Aalborg, ank. Kings Lynn 20.6.
s.s. Aarhus, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Aaro, Thomsen, afg. Mahé 10.6.
m.t. Aase Mærsk, afg. Donges 30.5.
s.s. Aase, ank. Hamburg 13.6.
m.s. Afrika, E. Himmelstrup, afg. Port Sudan 14.6. udg. for Singapore.
s.s. Agnete, afg. København 12.6. til Danzig.
s.s. Agnete Mærsk, afg. Casablanca 9.6.
s.s. Alabama, afg. Kainbo 17.6. til Bergen.
m.s. Alexandra, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Alfa, afg. Canary Island 15.6.
s.s. Algarve forv. afg. København 25.6.
s.s. Alice, afg. Slithad 13.6.
m.s. Almena, pass. Lizard 13.6.
m.s. Alsia, C. Heindorn, afg. Suez 20.6. udg. for Djibouti.
s.s. Alssund, Clemmen Nielsen, anak. Matanzas Cuba 14.6.
s.s. Amalienborg, afg. Moss 22.6.
m.s. Amerika, J. Borch, ank. Hull 18.6. hjg.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Buenos Aires 24.5.
m.s. Anna Mærsk, afg. Yokohama 8.6.
s.s. Anna, pass. Helsingør 16.6.
m.s. Annam, V. Kragelund, ank. København 6.6.
s.s. Anne, ank. London 13.6.
m.s. Argentina, afg. Stavanger 4.6.
m.s. Arizona, afg. Rio de Janeiro 15.6.
s.s. Arnold Mærsk, rapp. 56° 20' 22° 12' 12.6.
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. 41° 34' N- 43° 43' V 21.6. p. R. t. Liverpool.
m.s. Asia, H. S. Hansen, pass. Sundastrædet 17.6. for Vest-indien.
s.s. Asko, Langlykke, afg. Methil 19.6.
s.s. Aslaug, ank. Nakskov 6.6.

m.s. Asnæs, pass. Skagen 19.6.
m.s. Astoria, K. Jensen, afg. Zamboanga 16.6.
s.s. Astrid, Madsen, afg. Aalborg 21.6. til Gdynia.
m.s. Australien, N. P. Rasmussen, afg. Hamburg 21.6. udg. for Genoa.

B

s.s. Beira i København.
s.s. Bellona, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
m.t. Benedikt i Kbhvn.-Fyn-Falster-Langeland Ruten.
m.l. Bente Mærsk, afg. Vlissingen 3.6.
s.s. Bergenhus, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Bes, pass. Wick 23.6.
s.s. Betty Mærsk, rapp. 51° 15' N, 28° 19' W 11.6.
s.s. Betty, ank. Barcelona 15.6.
s.s. Birgitte, ank. Helsingør 20.5.
s.s. Birgit, C. R. Vilsmark, pass. Lødingen 21.6.
s.s. Birte, Pedersen, afg. Mobile 1.6. til Romana.
s.s. Bodil, pass. Coenhaven 17.6.
s.s. Bogo, N. Nielsen, ank. Methil 20.6.
m.s. Boringia, A. Rasmussen, pass. Dover 23.6. udg. for Marseilles.
m.s. Bornholm, P. Haure-Petersen, afg. Boston 19.6.
s.s. Bothal, H. Hansen, ank. Bordeaux 18.6.
s.s. Brazilien, afg. Buenos Aires 30.5.
m.s. Bretagne, M. Hansen, afg. Skellefteaa 30.5.
s.s. Brettland, L. P. Hansen, afg. København 19.6. til Le-ningrad.
s.s. Britta, ank. Wismar 15.6.
s.s. Broholm i Fart paa Middelhavet.
s.s. Brosund, P. L. Hansen, ank. New York 12.6.
s.s. Brynhild, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Øster-søen.

C

m.s. C. F. Tietgen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. C. P. A. Kock, i København.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 24. Juni 1936.

Nr. 25.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle køl. 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), Afstaude i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende*, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1665. Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn. Tilsanding. Fyrlinie drejet.
I Anledning af Dannelsen af en Sandpulle ved det E.-lige Molehoved er det hvide, faste Bagfyr paa Havnens N.-Side flyttet 22,5 m E. efter, saaledes at Fyrlinien nu i Pejling c. 18°₅ leder fri af den nævnte Pule.
c. 54° 49',₄ N. 12° 08',₅ E.
(Kort Nr. 316. Danske Lods, Side 408. Havnelods, Side 90. Fyr-Fort. Nr. 461.)
1666. (P). Sverige. S.-Kyst. Indløbet til Ronneby. Yttre Stekö Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 25/1864. Stockholm 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1061 1936 meddeles, at det ødelagte *Yttre Stekö Fyr* paa c. 56° 09',₆ N. 15° 16',₃ E. i Løbet af den sidste Halvdel af 1936 vil blive erstattet med et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: c. 3 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Et firkantet, brunt Jerntaarn med Fyrlanterne. Fyret skal lyse, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra c. 50° til 64°. 3. Rødt i Pejl. fra 68° til c. 82°.
2. Hvidt i — 64° - 68°.
(E. f. S. Nr. 16/1061 1936.)
1667. Sverige. Öland. Issignalering nedlagt.
(U. f. s. Nr. 25/1863. Stockholm 1936.)
Issignaleringen ved *Ölands norra udde Fyr* paa 57° 22',₁₀ N. 17° 06',₀₀ E. og *Ölands södra udde Fyr* paa 56° 11',₈₀ N. 16° 24',₁₀ E. er nedlagt.
(Kort Nr. 268 og 269.)
1668. Sverige. Gotland W.-Kyst. Burgsvik. Oplysning om Grund.
(U. f. s. Nr. 25/1924. Stockholm 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 23/1565 1936 meddeles, at den deri omtalte Grund kun er af mindre Udstrækning og daanes af en Samling større og mindre Stenblokke. Mindste Dybde paa Grunden, der er beliggende paa c. 57° 02',₄ N. 18° 14',₀ E., 15 à 20 m S. for Ledetyrlinien, er ved Middelvandstand 3,11 m. N. for Grunden er Dybden i Ledetyrlinien omtrent 4 m, men N. derfor c. 6 m. Da Dybden i Havnen er 4,2 m, kan Skibe med det største Dybgaende, Havnen tillader, ikke holde sig i Fyrlinien ved Passagen af den nyfundne Grund, men bør ved Passagen af samme holde noget N. for Fyrlinien.
(E. f. S. Nr. 23/1565 1936.)

1669. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 25/1923. Stockholm 1936.)
Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 09' E., er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret, men Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.
(E. f. S. Nr. 22/1503 1936.)
1670. Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär. Lystønde atter tændt.
(U. f. s. Nr. 25/1862. Stockholm 1936.)
Lystønden *Skutskärs inlopp* paa c. 60° 39' N. 17° 24' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 20/1386_1936.)
1671. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr. Ny Lysvinkel indlagt i Bifyr.
(U. f. s. Nr. 24/1861. Stockholm 1936.)
I *Eggegrund* Bifyr paa c. 60° 43',₈ N. 17° 33',₇ E. er indlagt en rød, fast Lysvinkel mellem Pejlingerne 281° og 285°. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 14/944 1936.)
1672. (T). Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto (Karlö). Opmaalingsmærker midlertidig udlagt. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 25/2597. Berlin 1936.)
I Søomraadet ud for *Hailuoto* er i Opmaalingsøjemed midlertidig udlagt en Del sorte Spirtønder med sorte, cylinderformede Topbetegnelser.
Søfarende advares imod at forveksle ovennævnte Spirtønder med den almindelige Farvandsafmærkning.
c. 65° 05' N. 24° 30' E.
1673. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)
Lys- og Fløjtetønden *Helsingkallan* paa c. 63° 36' N. 21° 49' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 51/2949 1935.)
1674. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Afmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 25/2598. Berlin 1936.)
Det 7,3 m dybe Løb fra *Melkö W.* om *Rönnskär* til *Likgrund* er uddybet til en Dybde af 7,9 m ved Middelvandstand.
Løbet er afmærket, som følger:
a. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 09' 02" N. 24° 54' 09" E.
b. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 08' 50" N. 24° 54' 30" E.
c. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 08' 48" N. 24° 54' 34" E.
d. Den røde Spirtønde paa 60° 07' 52" N. 24° 55' 06" E. er flyttet til 60° 07' 52" N. 24° 55' 03" E.
(Kort Nr. 276.)
1675. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Diomid Lystøndes Plads.
(N. f. S. Nr. 25/2601. Berlin 1936.)
Lystønden *Diomid* er beliggende paa 60° 05' 00" N. 28° 58' 33" E.
(Kort Nr. 277.)
1676. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib. Oplysning om Beliggenhed.
(N. f. S. Nr. 25/2601. Berlin 1936.)
Priemny Fyrskib er beliggende paa 60° 05' 00" N. 29° 20' 36" E.
(E. f. S. Nr. 10/625 1936. Kort Nr. 277.)

1677. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 24/2462 og 25/2600. Berlin 1936.)

1. a. En hvid- og rødmalet Spirtønde med Ballon og rødt Tværtræ er udlagt paa c. $60^{\circ} 05',_0$ N. $28^{\circ} 37',_7$ E.
- b. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 2 Balloner over 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa c. $60^{\circ} 04',_5$ N. $28^{\circ} 39',_8$ E.
- c. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa c. $60^{\circ} 04',_5$ N. $28^{\circ} 47',_2$ E.
2. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 22/1235 1934, Pkt. 3 meddeles følgende om den deri nævnte Afmærkning:
 - a. Den hvid- og rødmaledede Spirtønde med Ballon og rødt Tværtræ paa c. $60^{\circ} 04',_5$ N. $28^{\circ} 46',_9$ E. er permanent inddraget.
 - b. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost ligger paa c. $60^{\circ} 04',_5$ N. $28^{\circ} 53',_1$ E.
 - c. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost ligger paa c. $60^{\circ} 04',_5$ N. $29^{\circ} 01',_8$ E.
 - d. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost ligger paa c. $60^{\circ} 04',_5$ N. $29^{\circ} 10',_6$ E.
 - e. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 2 Balloner over 1 sort, nedadvendt Kost ligger paa c. $60^{\circ} 04',_5$ N. $29^{\circ} 19',_4$ E.

(E. f. S. Nr. 22/1235 1934. Kort Nr. 277.)

1678. Rusland. Finske Bugt. Schepelev. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 1112. London 1936.)

Taagesignalet paa NW.-Siden af *Karavaldøen* paa c. $59^{\circ} 59'$ N. $29^{\circ} 08'$ E. er for Tiden ude af Virksomhed.

1679. Letland. Ovisi Fyr W. Oplysning om Vragafmærkning.

(N. f. S. Nr. 25/2604. Berlin 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 22/1510 1936 meddeles, at den ved Vraget af „*Livonia*“ udlagte Lys- og Fløjtetønde er rødmalet og viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $7,0^s$. Lys- og Fløjtetønden ligger paa c. $57^{\circ} 34',_4$ N. $21^{\circ} 40',_0$ E., $1,6$ Sm 279° fra *Ovisi Fyr*.

(E. f. S. Nr. 22/1510 1936. Kort Nr. 268.)

1680. (T). Tyskland. Kieler Fjord. Lystønder midlertidig udlagt.

(N. f. S. Nr. 25/2693. Berlin 1936.)

I Tidsrummet fra den 26. Juni—27. Juli d. A. er udlagt en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, paa hver af følgende Pladser:

- a. c. $54^{\circ} 47'$ N. $10^{\circ} 14'$ E. b. c. $54^{\circ} 41'$ N. $10^{\circ} 45'$ E. c. c. $54^{\circ} 25'$ N. $12^{\circ} 16'$ E.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1681. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 17/1165 1936 meddeles, at Ramningen af Pæle til den nye *nordre Møle* samt til de to N.-ligste Bassiner er paabegyndt.

c. $55^{\circ} 45',_6$ N. $12^{\circ} 36',_3$ E.

(E. f. S. Nr. 17/1165 1936. Havnelods, Side 178.)

1682. (T). Sverige. Sundet. Indløbet til Landskrona. Lystønder og Klokketønde inddrages midlertidig.

(U. f. S. Nr. 25/1873. Stockholm 1936.)

I Tiden fra 15. Juni til 15. August d. A. vil nedennævnte Tønder, een ad Gangen blive inddraget for Eftersyn: *Pilhaken* Lystønde c. $55^{\circ} 53'$ N. $12^{\circ} 47'$ E. *Pilhaken* Klokketønde. *Norra Haken* Lystønde c. $55^{\circ} 52'$ N. $12^{\circ} 48'$ E.

Nærmere Oplysninger fremkommer ikre.

1683. (T). Sverige. Sundet. Falsterbørev Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 25/1865. Stockholm 1936.)

Fyrskibet *Falsterbørev* paa c. $55^{\circ} 17' N.$ $12^{\circ} 47' E.$ vil omkring den 25. Juni d. A. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren forbliver uforandret. Lufttaagesignal afgives med Tyfon, To-Stød hver 30^s , Stød 3^s , Pause 6^s , Stød 3^s , Pause 18^s . Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal eller Radiofyr og Radioforbindelsen med *Karlskrona* Kystradio indstilles saalænge, Reservefyrskibet ligger paa Station.

1684. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 17. Juni d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $5,6$ m i E.-Siden af Renden, $6,0$ i Midten af Renden og $3,7$ m i W.-Siden af Renden.

c. $54^{\circ} 52' N.$ $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$

(E. f. S. Nr. 20/1401 1936.)

1685. (T). Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Fra den 20.—23. Juli d. A., begge Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Lille-Bælt N.-lige Del*.

Skydepladsen begrænses mod Nord af Breddeparallellellens gennem den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Flækejet*, paa $55^{\circ} 25',8 N.$ $9^{\circ} 43',3 E.$; mod Øst af Meridianen gennem nævnte Sømærke; mod Syd af Breddeparallellellens gennem *Brandso* N.-Pynt og mod W. af *Jyllands Kyst*.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er det skydende Skibs elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.

1686. Danmark. Lille-Bælt. Baagø. Mølle nedrevet.

Baagø Mølle paa $55^{\circ} 18' (09'') N.$ $9^{\circ} 49' (39'') E.$ er nedrevet og vil ikke blive genopført.

(Kort Nr. 318, 241, 278 og 279. Danske Lods, Side 359.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1687. Danmark. Isefjord. Lynæs Rende. Sømærke genudlagt.**

Den S.-ligste hvide Stage med Halmvisk paa $55^{\circ} 55' (32'') N.$ $11^{\circ} 49' (54'') E.$, ved E.-Siden af *Lynæs Rende*, er atter paa Plads.

(E. f. S. Nr. 24/1864 1936.)

1688. (T). Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib midlertidig ombyttet.

Fyrskibet *Schultz's Grund* paa c. $56^{\circ} 09' N.$ $11^{\circ} 11' E.$ er for et Tidsrum af c. 1 Maaned midlertidig ombyttet med et Fyrskib, der paa Siderne er paa malet „Reserv“. — Fyr- og Taagesignalkarakterer m. m. er uforandrede.

(E. f. S. Nr. 23/1577 1936.)

1689. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Fra den 24. Juli—15. August 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 af Breddeparallellellerne $56^{\circ} 02' N.$ og $55^{\circ} 45' N.$ og af Meridianerne $10^{\circ} 28' E.$ og $10^{\circ} 16' E.$

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.

1690. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N. Klokketønde genudlagt.
Klokketønden *Sælgrund* N. paa $55^{\circ} 51' (02'')$ N. $10^{\circ} 00' (34'')$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 8/480 1936.)

1691. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 21/1456 1936 meddeles, at den i Pkt. 2 nævnte Jernbetonsænkekasse for *Vestre Dækmoles* SE-lige Molehoved nu er bragt paa Plads. Paa Sænkekassen, der foreløbig kun rager c. $\frac{1}{2}$ m over daglig Vandstand, er tændt et Fyr, som viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: $6,4$ m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt i Pejł. fra 125° til 171° . c. Rødt i Pejł. fra 296° til 125° .

b. Grønt i — - 171° - 296° .

Aarhus Havn: c. $56^{\circ} 09',3$ N. $10^{\circ} 13',5$ E.

(E. f. S. Nr. 21/1456 1936.)

1692. (P). Danmark. Limfjorden. Hals Barre W. Lystønde. Dybde aftaget.

Dybden ved *Hals Barre W.* Lystønde paa $56^{\circ} 58' (24'')$ N. $10^{\circ} 20' (38'')$ E., der normalt skal være 6 m, er aftaget til $3,5$ m. En nærmere Undersøgelse af Forholdene vil blive foretaget i de første Dage af Juli d. A., hvorefter Lystønden eventuelt vil blive flyttet til en større Vanddybde.

(Kort Nr. 271, 269, 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 488. Fyr-Fort. Nr. 572. Søml. Fort., Side 65, Nr. 30.)

1693. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Advarsel.

c. 30 m E. for den gamle Jernbanebro opføres en ny Bro, hvis Piller nu er under Udførelse.

I Dagene omkring 1. Juli d. A. vil der blive foretaget Ramning af nogle Pæle i en ny Bropille beliggende ud for *sydø* Anslagsspil i den gamle Svingbro. Mindre Skibe vil derfor i nævnte Tidsrum blive henvist til *nordø* Gennemsejlingsaabning. For større Skibe vil Rambuksflaaden blive forhalet til Side saaledes, at *sydø* Gennemsejling kan benyttes, idet nærmere Besked herom i hvert enkelt Tilfælde gives gennem det lokale Lodseri. Den i Farvandet liggende Rambuk, Uddybningsmaskine m. m. vil være afmærket i Henhold til: „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5 (se Havnelods Side 7). c. $57^{\circ} 03' N.$ $9^{\circ} 56' E.$

(Kort Nr. 271 og 269. Havnelods, Side 25.)

1694. Danmark. Limfjorden. Glyngøre Vinkelfyr. Fyrtaarn ommalet.

Glyngøre Vinkelfyr Fyrtaarn, der tidligere har været graat, er malet hvidt med et rødt Bælte. c. $56^{\circ} 46' N.$ $8^{\circ} 52' E.$

(Danske Lods, Side 458. Havnelods, Side 73. Fyr-Fort. Nr. 539.)

1695. Sverige. Skagerrak. Mågholmen Fyr. Dagmærke anbragt.

(U. f. s. Nr. 25/1874. Stockholm 1936.)

Paa *Mågholmen* Fyr paa c. $58^{\circ} 32',5$ N. $11^{\circ} 13',7$ E. er under Fyrlanterne anbragt en hvid, firkantet Plade, der danner Dagmærke i Overretlinien mellem Fyrene *Långholmen* og *Mågholmen* over *Sotefjorden*.

1696. Norge. Oslofjord. Guldholmen Fyr. Radiofyr til Forsøg.

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1936.)

Ved *Guldholmen* Fyr paa c. $59^{\circ} 25',1$ N. $10^{\circ} 34',9$ E. er oprettet et midlertidigt Radiofyr til Forsøg. Bølgelængde: $300,5$ kc/s. (998 m). Tonefrekvens: 100 c/s.

Signalet er:

1. En Streg	3 s.
2. Pause	5 s.
3. En Streg	3 s.
4. Pause	19 s.
Periode	30 s.

Signalet afgives indtil videre kun i klart Vejr de første 10 Min. af hver Time i Tiden fra Kl. 0800 til Kl. 2000.

Fartøjer, som har pejlet Radiofyret, anmodes om ved Lejlighed at sende en kort Meddelelse til Fyrdirektøren, Oslo, om de Erfaringer, som er gjort.

(Kort Nr. 236.)

1697. Norge. Oslofjord. Indsejlingen til Oslo Havn. Løbet Dyna—Kobbernaglen. Nyfundne Båer.

(E. f. S. Plakat Nr. 1. Oslo 1936.)

Ved en for nylig foretagen Opmaaling er fundet følgende nye Båer:

1. En 6,5 m Båe 190 m 60° fra *Dyna* Fyr.
2. - 3,7 m — 100 m 56° - — —
3. - 4,5 m — 70 m 52° - — —
4. - 6,5 m — 80 m 226° - *Kobbernaglen* Fyr.

Dyna Fyr: c. 59° 53',6 N. 10° 41',7 E.

(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1698. Norge. Hordaland. Hardangerfjord. Storsund Båe. Advarsel.

(E. f. S. Plakat Nr. 1. Oslo 1936.)

En 4,7 m Båe er fundet i *Storsund* paa 59° 57' 33" N. 5° 57' 15" E., mellem *Oieneset* paa *Snilstveitøy* og *Skjæret* Varde, 305 m 346° fra *Skjæret* Varde.

Det tilraades større Fartøjer at holde S. om *Skjæret* Varde.

1699. (P). Holland. Egmond Fyr forandres.

(B. a. Z. Nr. 139/1595. 's-Gravenhage 1936.)

Den 1. Juli d. A. forandres *Egmond* Fyr paa c. 52° 37' N. 4° 37',5 E. fra at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s. Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 264.)

1700. Holland. Noord Hinder Fyrskib genudlagt.

(B. a. Z. Nr. 141/1618. 's-Gravenhage 1936.)

Fyrskibet *Noord-Hinder* paa c. 51° 39' N. 2° 34' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 24/1626 1936.)

1701. (P). England. South Goodwin Fyrskib flyttes.

(N. t. M. Nr. 19. Trinity House, London 1936.)

Omkring den 23. Juni d. A. flyttes Fyrskibet *South Goodwin* c. ½ Sm i SSE.-lig Retning, i Anledning af at *Goodwin Sand* har udvidet sig S. over. c. 51° 09' N. 1° 28' E., 3,75 Sm 86° fra *South Foreland* Fyr.

(Kort Nr. 264.)

1702. England. Goodwin Sands. South Calliper Bank udvidet. Dybder.

(N. t. M. Nr. 1021. London 1936.)

Nedennævnte Dybder, der viser, at *South Calliper Bank* har udvidet sig S. over, er fundet ved en nylig foretagen Opmaaling:

- a. 1,5 m 3,9 Sm 81° fra *Dover Patrol Memorial*.
- b. 5,5 m 3,78 Sm 84° - — — —
- c. 9,5 m 3,68 Sm 88° - — — —
- d. 17,1 m 3,47 Sm 94° - — — —

Dover Patrol Memorial: c. 51° 09' N. 1° 24' E.

1703. (P). England. Smith's Knoll Fyrskib ombyttes.

(N. t. M. Nr. 1138. London 1936.)

Omkring den 20. August d. A. vil Fyrskibet *Smith's Knoll* paa c. 52° 43' N. 2° 17' E. blive ombyttet med et Reservefyrskib, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s. Taagesignalet forbliver uforandret.

Naar Hovedfyrskibet genudlægges, vil det vise ovennævnte Fyrkarakter.

(Kort Nr. 264.)

1704. (P). England. Withernsea. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 1139. London 1936.)

Omkring den 17. September d. A. forandres *Withernsea* Fyr paa c. $53^{\circ} 44' N.$
 $0^{\circ} 02' E.$ fra at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink
 hver $2\frac{1}{2}^s$.

(Kort Nr. 264.)

1705. Skotland. Forth Floden. Taagesignaler oprettet.

(N. t. M. Nr. 1140. London 1936.)

Taagesignaler er oprettet følgende Steder:

1. Paa *North Queensbury* Jernbanepier paa c. $56^{\circ} 00' N.$ $3^{\circ} 24' W.$, $0,13$ Sm 286°
 fra det hvide, faste Fyr paa Bypieren. Signalet, der afgives med Nautofon er Tre-Stød.

2. Ved Fyret paa *Hawespier* paa c. $56^{\circ} 00' N.$ $3^{\circ} 23' W.$ Signalet, der afgives
 med Nautofon, er To-Stød.

(Kort Nr. 264.)

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

1706. England S.-Kyst. Dover S. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1141. London 1936.)

Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $12,3$ m Vand, ligger sunket paa c. $51^{\circ} 05' N.$
 $1^{\circ} 18' E.$, $2,0$ Sm 206° fra *Dover* S.-lige Bølgebryder Fyr.

1707. England S.-Kyst. Looe Harbour. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1103. London 1936.)

Den 1. Juli d. A. forandres *Looe Harbour* hvide og røde, faste Fyr paa c. $50^{\circ} 21' N.$
 $4^{\circ} 27' W.$, paa Pierhovedet, uden nærmere Meddelelse, til at vise rødt og grønt, fast
 Lys, som følger:

- | | |
|---|--|
| a. Grønt i Pejl. fra 13° til 207° . | c. Grønt i Pejl. fra 267° til 313° . |
| b. Rødt i — - 207° - 267° . | d. Rødt i — - 313° - 332° . |

1708. Skotland W.-Kyst. Coll Island. Suil Ghorm. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 1122. London 1936.)

Tæt ved *Suil Ghorm* Fyr paa c. $56^{\circ} 42' N.$ $6^{\circ} 27' W.$ er oprettet et Taagesignal
 med Kanon, Et-Skud hver 1^m .

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1709. Færøerne. Myggenæs Radiofyr. Klartvejrudsendelser.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1471 1936 meddeles, at Forandringen af
Myggenæs Radiofyr paa $62^{\circ} 05' (50'') N.$ $7^{\circ} 40' (15'') W.$ nu er foretaget og Klartvejr-
 udsendelserne paabegyndt.

(E. f. S. Nr. 21/1471 1936. Færøske Lods, Side 56, Fyr-Fort., Tillæg Nr. 1, Side 52.)

1710. (T). Frankrig. Cap Ferret. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 25/1547. Paris 1936.)

Cap Ferret Radiofyr paa c. $44^{\circ} 38',7 N.$ $1^{\circ} 15' W.$ er for Tiden ude af Virksomhed.

1711. Portugal. Burling Island. Taagesignal forandres.

(N. t. M. Nr. 1104. London 1936.)

Taagesirenen ved *Burling Island* Fyr nedlægges den 1. Juli d. A., uden nærmere
 Meddelelse, og erstattes med en Nautofon, der opstilles paa c. $39^{\circ} 25' N.$ $9^{\circ} 30' W.$, $0,35$
 Sm 26° fra Fyret. Signalet bliver Et-Stød hver 10^s .

1712. **Bermudas Øerne. Hamilton Harbour. Fyr tændt. |**
 (N. t. M. Nr. 1107. London 1936.)
 Paa Baaken paa c. 32° 17' N. 64° 47' W., 0,09 Sm 237° fra *Albuoy Point*, er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink.

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

1713. **Brasilien. San Joao Islands. Tocansa Island. Fyrs Beliggenhed.**
 (N. t. M. Nr. 1126. London 1936.)
 Under Henviſning til E. f. S. Nr. 23/1587 1936 meddeles, at *Tocansa Island* Fyr er beliggende paa NE.-Enden af Øen paa c. 1° 17' S. 44° 55' W., 0,7 Sm 75° fra den i førnævnte E. f. S. opgivne Plads.
 (E. f. S. Nr. 23/1587 1936.)
1714. **Equador. Punta Santa Elena. Fyr atter tændt.**
 (N. t. M. Nr. 1119. London 1936.)
Punta Santa Elena Fyr paa c. 2° 11' S. 81° 00' W. er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 24/1649 1936.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1715. **Sardinien. Monaci Skær. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. N. Nr. 163/442. Genua 1936.)
 Flammens Højde i Fyret paa Toppen af det SW.-ligste Skær i *Monacigruppen* paa c. 41° 13' N. 9° 31' E. er 17,5 m.
1716. **Italien W.-Kyst. Spezia. Oplysning om Tidssignal.**
 (N. f. S. Nr. 18/1763. Berlin 1936.)
 E. f. S. Nr. 14/991 1936 annulleres, da Tidssignalet i *Spezia* stadig gives ved Inderenden af *Lagora Mole*. c. 44° 06' N. 9° 50' E.
1717. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Noapel. Vrag.**
 (A. a. N. Nr. 177/464. Genua 1936.)
 Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 40° 50' N. 14° 15' E., 200 m 235° fra *Asta del Forte dell'Ovo*.
1718. **Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Castel di Mezzo. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 161/432. Genua 1936.)
Castel di Mezzo Fyr paa c. 43° 58' N. 12° 48' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,64^s, Mørke 1,86^s, Blink 0,64^s, Mørke 6,86^s. Synsvidde: 22 Sm. Lysevne: 32,5 Sm.
1719. **Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto di Malamocco. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 159/413. Genua 1936.)
Rochetta Fyr paa den indre Mole paa c. 45° 20' N. 12° 19' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s. Synsvidde: 15 Sm. Lysevne: c. 21 Sm.
1720. **Italien. Adriaterhavet. Isola Cherso. Capo della Corsia. Semaforstation.**
 (A. a. N. Nr. 140/330. Genua 1936.)
 Paa *Capo della Corsia* er paa 44° 58' 22" N. 14° 28' 08" E. oprettet en Semaforstation.

1721. **Jugoslavien. Brazza. Pucischie. S. Nicolo Fyr forandret.**
(O. z. P. Nr. 6/159. Split 1936.)
S. Nicolo Fyr paa c. $43^{\circ} 22' N.$ $16^{\circ} 44' E.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink 1^s , Mørke 4^s . Synsvidde: 12 Sm.
1722. **Yugoslavien. Adriaterhavet. Canale di Sabbioncello. Isola Curzola (Korcula). Fyr atter tændt.**
(A. a. N. Nr. 140/331. Genua 1936.)
Det røde, faste Fyr paa Molehovedet paa c. $42^{\circ} 58' N.$ $16^{\circ} 49' E.$ er atter tændt. (E. f. S. Nr. 18/1277 1936.)
1723. (T). **Grækenland. Athen Bugt. Aegina Island. Farligt Omraade.**
(N. t. M. Nr. 1108. London 1936.)
Paa Grund af Tilstedeværelsen af Miner advares Søfarende imod at befære et Omraade mellem Breddeparallelernerne $37^{\circ} 48' 00'' N.$ og $37^{\circ} 41' 30'' N.$ samt Meridianerne $23^{\circ} 33' E.$ og $23^{\circ} 37' E.$
Cape Turlo: c. $37^{\circ} 46' N.$ $23^{\circ} 34' E.$
1724. (T). **Grækenland. Athen Bugt. Phleba Island. Forbudt Omraade.**
(N. t. M. Nr. 1108. London 1936.)
Paa Grund af forskellige Øvelser, er det forbudt Skibe, med Undtagelse af saadanne, der er bestemt til lokale Kysthavne, at navigere inden for en Afstand af $1,5$ Sm fra *Phleba* Fyr eller at passere mellem *Phleba Island* og Fastlandet.
Det er forbudt alle at gaa i Land paa *Phleba Island*.
Phleba Fyr: c. $37^{\circ} 46' N.$ $23^{\circ} 46' E.$
1725. (T). **Bulgarien. Sorte Hav. Agathopoli (Ahtepol) Fyr midlertidig slukket.**
(A. a. N. Nr. 178/475. Genua 1936.)
Agathopoli Fyr paa c. $42^{\circ} 05' N.$ $27^{\circ} 57' E.$ er for Tiden slukket.
1726. **Rusland. Sorte Hav. Krim. Kerch Red. Dybde i gravet Kanal.**
(N. t. M. Nr. 1124. London 1936.)
Dybden i den gravede Kanal er $5,79$ m og Løbet er afmærket.
c. $45^{\circ} 20' N.$ $36^{\circ} 30' E.$
1727. (P). **Marokko. Islas Chafarinas. Fyr forandres.**
(A. a. l. N. Nr. 23/742. San Fernando 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil Fyret paa NW.-Spidsen af *Isla Isabel II* paa c. $35^{\circ} 11',0 N.$ $2^{\circ} 25',7 W.$ blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s . Synsvidde: 20 Sm.

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

1728. **Persiske Bugt. Bahrein Island. Khor Kaliya. Oplysning om Baaker.**
(N. t. M. Nr. 1091. London 1936.)
1. *Khor Kaliya* Baake paa c. $26^{\circ} 11' N.$ $50^{\circ} 39' E.$ er ødelagt.
2. En sort- og hvidmalet Stangbaake med sort, cirkelrund Topbetegnelse er opført c. 120 m 47° fra (1).
1729. **Sydafrika. Knysna Harbour. Afmærkning.**
(N. t. M. Nr. 1125. London 1936.)
Paa hvert af nedennævnte Steder er udlagt en rød Spidstønde:
a. $0,32$ Sm 304° fra *Fountain Point* Baake.
b. $1,04$ Sm 317° - - - - -
Fountain Point Baake: c. $34^{\circ} 05' S.$ $23^{\circ} 04' E.$
1730. **Forindion W.-Kyst. Kutch Bugt. Mandvi. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1109. London 1936.)
Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen paa c. $22^{\circ} 49' N.$ $69^{\circ} 21' E.$ er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver 3^s . Synsvidden er edsat til 6 Sm.n

XI. Bekendtgørelser m. m.

1731. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Lodstakster.

Marineministeriet har under den 19. Juni d. A. udfærdiget Bekendtgørelse om Takst for *Aabenraa* Lodseri.

Fartøjer mellem 80 og 150 Brutto Register Tons er fritaget for Lodspligt under Bugsering, saafremt det bugserende Fartøj er et til Slæbning indrettet Fartøj, der til Fremdrivning benytter Damp- eller anden Maskinkraft af 20 effektive Hestekræfter eller derover.

De nye Takster træder i Kraft fra og med den 15. Juli d. A. at regne.

Tillæg.

I. Østersøen.

1732. (T). Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib midlertidig inddraget.

(Telegram fra Lodskontoret i Mariehamn.)

Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 25' N. 19° 13' E. er midlertidig inddraget for et Tidsrum af c. 10 Dage.

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

1733. Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Lystønder flyttet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1662 1936 meddeles, at Lystønderne *B* og *C* ved Rendens E.-Side er flyttet henholdsvis c. 10 og c. 20 m W. over, saaledes at Forbindelseslinien mellem Tønderne viser klar W. om den i forannævnte E. f. S. omtalte 7,5 m Stenrøse.

De nye Pladser for Lystønderne er, som følger:

Lystønde *B* paa 55° 35' 15",₀ N. 12° 42' 20",₅ E. i 8,8 m Vand.

Lystønde *C* paa 55° 33' 11",₀ N. 12° 42' 51",₂ E. i 8,6 m Vand.

(Kort Nr. 285, 249 og 210. Fyr-Fort. Nr. 294 og 296.)

1734. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Strynø S. Sten. Sømærke flyttet. Advarsel.

En Del Sten, hvorover mindste Dybde er 3,₁ m, er fundet paa 54° 52' 55",₃ N. 10° 37' 08",₇ E.

I Anledning heraf er Sømærket *Strynø S.*, rød Stage med 2 opadvendte Koste, flyttet S. over til 54° 52' 53",₁ N. 10° 37' 16",₀ E. i 5,₂ m Vand.

Da *Marstal* N.-lige Fyrlinie leder tæt til Grunden ved *Strynø*, advares Skibe med større dybgaende end 2 m med at benytte nævnte Fyrlinie paa denne Strækning.

(Kort Nr. 297. Danske Lods, Side 570. Søm.-Fort., Side 88, Nr. 29.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1735. (T). Danmark. Kattegat. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.

Lys- og Fløjtetønden *Moselgrund* paa c. 56° 03' N. 10° 51' E. er for Tiden slukket. Den 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.

*- og se nu
 Carlsberg*

GAMLE
 eller
"HOF"

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **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.

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORG
 LLOYD'S AGENT
 Telefon: 4120 Statstelefon: 16
 Telegram-Adr. »Maritime«

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.
 ETABLERET 1878
 INDEHAVER: A. SØRENSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE
 Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
 (AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS
 TELEFON 8040 (3 Linier) TELEGR. - ADR. »BERGSMITHS«
 STATSTELEFON 13

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 1876
Aarhus
 Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

CARL HASSAGER & C^o
 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 & 41
 Telegram-Adresse: »HOVMAND«

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
 statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING
 Tigr.-Adr.: „Skibe- mægleren“ Røderlet C. Clausen, Haderslev 169 - 173
 Rute fart Rudkøbing - Kiel - Hamborg
AGENTUR:
 „Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København
 De private Assurandører, København

FAABORG

P. A. NIELSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 BEFRAGTNINGSFORRETNING
 SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
 Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING
SAXKJØBING
 DANMARK
 TELEFON Nr. 184 & 802 TELEGRAM-ADR.: „SKIBSMÆGLEREN“

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
 INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE
 (GRUNDLAET 1876)
FREDERICIA
 TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR. 87 OG 464
 THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED.

SKIVE

AAGE BERING
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE
 TELEFON: 386 & 786 TELEGRAM-ADR. "MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 27

TORS DAG 2. JULI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SOVJET OG SKIBSFARTEN

Efter Baltic Conferencens Møde i Oslo refererede vi bl. a. Mr. W. A. Souters Udtalelser, at Sovjet navnlig gennem sin Lønningspolitik indenfor Skibsfarten nedbrød den Position dette Erhvervs Mænd efterhaanden havde erhvervet sig.

Mr. Souters interessante Udtalelser har vakt Genlyd viden om og allerede været drøftet indenfor de forskellige Lejre. Selvfølgelig er det, der ligger til Grund, de uøhorte Forhold, der gør sig gældende mellem Sovjets og Englands Befragtninger.

Anglo Soviet Shipping Co. offentliggjorde iøvrigt for nogen Tid en Liste over 94 navngivne Skibe, som var fragtet for Hvidehavet. Heraf er 49 russiske, Resten — med Undtagelse af nogle enkelte norske og belgiske — græske, finske og fra Randslaterne. Det var lykkedes Mr. Souter at faa Oplysninger om, hvad de betalte i Hyre i de forskellige Lande. Som et Eksempel tog han et engelsk Skib paa 2700 BRT; det skal bemærkes, at Hyrene i Skandinavien, Holland og Tyskland ligger omtrent paa samme Niveau som i England. Hyren paa et saadant Skib, eksklusiv Kosten, er for de forskellige Nationer følgende:

Engelske: 292—317 £ (efter Officerernes Anciennitet).

Finske: 154 £.

Lettiske: 143 £.

Sovjetrussiske: 144 £.

Denne Sammensætning er baseret paa den Forudsætning, at Skibenes Bemanding er ens, dog med den Undtagelse, at den russiske Ordning i visse Tilfælde har et Tillæg, en Rejsegodtgørelse paa 25 à 40 pCt. og 15—20 pCt. for befaren. Det er selvfølgelig vanskeligt at beregne Værdien af de russiske Hyrer i Sterling, men Mr. Souter har regnet med 25 Rubler = 1 £, det vil sige den officielle Kurs. Dog er en Rubels Værdi sikkert langt mindre, og skønt det er Besætningen tilladt at bringe 20 pCt. af Hyren i det Land, er det tvivlsomt om det sker.

Men det er under alle Omstændigheder sikkert og vist, at Hyrene paa de Skibe, som Sovjet beskæftiger eller har befragtet, ikke er mere end Halvdelen af de Hyrer, der betales paa britiske Skibe og paa Skibe hjemmehørende i førende Søfartslande, interesseret i Trælasifarten. Beregnes de russiske Hyrer efter Rubelens indre Værdi, bliver de kun en Brøkdel af de engelske.

Mr. Souter sluttede med at spørge, om det virkelig skulde være saadan, at man efter en Depressionsperiode paa omtrent syv Aar fortsat skulde tvinges til at drive sine Skibe med afgjort Tab. Virkningerne af Sovjets Handlinger er tydelig nok, det er simpelthen et Angreb paa Leveslandarden for Officerer og Mandskab paa alle de førende Søfartslandes Skibe.

Det vil være nødvendigt at følge Russerne med vaagen Opmærksomhed i Fremtiden. De sætter ind overalt, og for hele Skibsfarten kan det blive nærmest katastrofalt, om de faar Lov uhindret at drive deres Spil.

SKIBSFARTEN OG TURISTERNE

Det er Turisternes Tid fremfor nogen nu, og mange af de større og mindre Rederier ude omkring i Verden er begyndt paa Krydstogterne. Englænderne og Amerikanerne er blevet betydeligt slinkere til at komme hertil, Turistpropagandaen begynder maaske langsomt at virke, og Tyskerne ser vi jo ogsaa et Glimt af, men det er i Reglen kun et Døgn, de bliver her. Næsten alle kommer om Bord paa de store Turistskibe, og der er til Havnevæsenet anmeldt talrige Besøgende i Sommerens Løb. Vi skal være glad ved disse Turistskibe, de betyder nemlig noget ekstra, noget af det, der ikke kan regnes med i de almindelige Opgørelser af Handelsamkvemmel mellem Landene. Det betyder, at Folk ad Søvejen føres omkring og faar udvidet deres Horisont og bliver bragt nærmere til andre Folk. Derfor er det, rent bortset fra den politiske Propaganda, der ligger bagved, uden Tvivl klogt af Tyskerne at udruste disse nye »Kraft durch Freude« Skibe, paa hvilke »Parteigenosser« faar Lejlighed til at lære fremmede Lande at kende — i en Ferie i herlig Luft om Bord paa et tysk Skib. Ferien kommer til at betyde meget for disse Mennesker. Det bliver ikke blot nogle Uger, man daser bort, det bliver en Tid, hvor man skaffer sig Indtryk for Livet.

Men ikke blot for Deltagerne, ogsaa for de ydende betyder disse Krydstogt noget. Mange Rederier har maaske derigennem fundet Vejen til Balance. Vi ser, hvorledes flere af de svenske Amerikabaade indbyder til Turisifart-Krydstogt. Det bliver mere og mere almindeligt. Det gælder om at kombinere det nyttige med det behagelige — det har vi hørt før. Og for Rederierne kan det altsaa blive forretningsmæssigt af Betydning om denne Turistbølge bliver bestandig større. Det gør ikke noget, at det foreløbigt mest er de fremmede, der med Skib kommer til vore Kyster. Det danske Publikum vil interesseret følge efter, naar Lejlighed gives.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL 1936

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Januar Kvartal 1936 androg 19,200, Reg. Tonnagen udgjorde 3,808,000 N.R.T., og der udlostedes 3,032,000 Tons Gods og indladedes 946,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udløst Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1936. . .	19,200	3,808	3,032	946
Oktober — 1935 . . .	25,100	4,431	3,782	1,377
Juli — — . . .	26,200	4,540	3,483	1,186
April — — . . .	23,400	3,893	2,853	1,073
Januar — — . . .	19,900	3,782	3,052	999

Farten er paa det nærmeste af samme Omfang som i det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Januar Kvartal 1935, kun har den indladede Godsmængde været lidt mindre.

Godstransporten mellem danske Havne og Udlandet, saavel for indgaaende som for udgaaende, har været paa det nærmeste uforandret i Forhold til Ja-

nuar Kvartal 1935, og dette gælder baade for det samlede Godskvantum og for Fordelingen paa Varegrupperne. Det kan dog nævnes, at Indførselen af Korn var væsentlig mindre.

Derimod viser Omsætningen mellem danske Havne indbyrdes en Nedgang fra 534,000 Tons til 497,000 Tons, væsentlig som Følge af formindskede Transporter af Stenmaterialer.

Ruteferien paa danske Havne i Januar Kvartal 1936 og i de enkelte Kvartaler i 1935 var:

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udløst Gods 1000 t.	Inklødet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1936..	8,200	1,859	411	389
Oktober — 1935..	8,700	1,987	471	403
Juli — — ..	10,000	2,263	425	397
April — — ..	8,900	1,962	410	370
Januar — — ..	7,900	1,752	408	372

Til København indløb i Januar Kvartal 1936 4,000 Skibe med en Registertonnage paa 1,584,000 N.R.T., som udløstede 1,232,000 Tons Gods og inklødede 327,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Januar Kvartal

MEDDELELSER FRA DANSK

Finlands Skibsfart 1936

(Sluttet).

Ifølge den officielle Statistik har Finlands Handelsflåde i Aaret 1934 i Bruttofragter indtjent ca. 707 Millioner Fmk., hvoraf ca. 610 Millioner Fmk. fra Trafik paa Udlandet. Overslaget over Finlands Betalingsbalance for samme Aar opgiver paa Indtægtsiden et Netto-Provenu af Skibsfragter paa 385 Mil. Fmk., den største Aktivpost i Balancen efter Exportens Værdi. Dette viser Søfartsnæringens national-økonomiske Betydning for Finland. Men endnu mere fremhæves fra finsk Side den nationale Skibsfarts store Indsats ved Udviklingen af Landets Udenrigshandel, herunder specielt Exporten. Man anfører, at den af indenlandske Rederier drevne regelmæssige Linietrafik — ikke mindst den ovennævnte Linie — paa afgørende Maade har bidraget til mangt et vigtigt Fremstød for Produktion og Udenrigshandel, som det uden denne Faktor vilde have været umuligt at opnå. Tidsskriftet »Mercator« paaviser, at Finlands Eksport til Sydamerika er steget betydeligt, efter at den finske Sydamerika-Linie for 9 Aar siden paabegyndte sin Virksomhed. Der har navnlig været en kraftig Opgang i Udførselen af Trælast, Papir, Cellulose, Finér m.m.; men desuden har denne direkte Forbindelse muliggjort en helt ny Export, nemlig Exporten af Fajance, hvoraf der i 1934 til Sydamerika udførtes ca. 2000 Tons til en Værdi af ca. 12 Millioner Fmk. Samtidig er Fragterne paa denne Rute gaaet væsentligt ned. Efter Fradrag af de bevilgede Subsidier (11 Millioner Fmk. i Løbet af 6 Aar) har Linien ifølge »Mercator« i sin 9-aarige Virksomhedsperiode haft et Tab af 21 Millioner Fmk. netto. Til Gengæld for den bevilgede Statssubvention maatte Rederiet binde sig til visse særligt lave Maximalfragter, til gratis Befordring af Kurerpost samt af finske diplomatiske og konsulære Tjenestemænd med deres Rejsegods; endvidere gratis Hjemsendelse af finske Sømand samt fri Befordring af finske Rejsespendialer m. m.

De transporterede Varemængder i Finlands Udenrigshandel (Import og Export) fordelte sig i 1934 og 1935 med følgende Kvantiteter paa de forskellige Nationers Skibe.

Skibe	1934		1935	
	Tons	%	Tons	%
Finske	3.547.878	35,3	3.927.383	37,3
Tyske	1.882.794	18,7	1.744.240	16,6
Svenske	1.449.709	14,4	1.645.049	15,6
Danske	763.213	7,5	786.580	7,5
Lettiske	570.085	5,7	454.842	4,3
Engelske	590.624	5,9	593.716	5,6
Estniske	392.764	3,9	527.486	5,0
Norske	288.189	2,9	318.723	3,0
Hollandske	271.510	2,7	248.574	2,4
U. S. A.	121.386	1,2	145.353	1,4

Som det vil ses, har danske Skibe i 1935 formidlet 7,5 pct. (786.580 Tons) af Varetransporten i Finlands Udenrigshandel.

I Beretningsaaret har finske Rederier saavidt muligt søgt at imødekomme Exportindustriens Krav om Udbygning af saavel nye direkte Linier som Transittrafiken

15,200 Skibe paa 2,224,000 N.R.T., som udløstede 1,800,000 Tons Gods og inklødede 619,000 Tons.

SIDEN SIDST

Herrerne har samlet sig i Geneve, og Sanktionerne mod Italien vil sikkert forsvinde i Løbet af kort Tid. Det mest urovækkende Moment ved Siden af den internationale politiske Udvikling er utvivlsomt de vedvarende Strejker i Frankrig. Skibene i de franske Middelhavshavne har nu snart alle hejst det røde Flag. Tænk, hvad en saadan Meddelelse egentlig vil sige. Vi forstaar, at der mangler en haard Haand. I mangt og meget minder Leon Blum om Kerenski, — men Spørgsmaalet bliver her, hvad Frankrig i den nærmeste Fremtid skal igennem, om det bliver Eksemplet fra Rusland eller Eksemplet fra Tyskland, der smitter. For at det ret længe kan blive ved at gaa paa den Maade som hidtil synes utænkeligt.

Araberne lader stadig høre fra sig og murrer rundt om i Orienten. Englænderne har travlt nok paa alle Fronter — selv om den, der hedder Folkeforbundet i Genève, maaske nok er den, der volder dem flest Bryderier.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

bl. a. ved en Udvidelse af Finska Ångfartygs Aktiebolagets Samarbejde med den svenske Orient-Linie samt ved i Forening med nysnævnte svenske Rederi at etablere »Finland—Levant-Linien«. Denne nye Linie vil to Gange om Maanedene bilve betjent direkte fra finske Havne.

Paa Foranledning af A/B Wilhelmsen Line og A/B Nordamerikanska Linjeagenturen, Helsingfors, blev i Begyndelsen af 1935 en direkte Ruteferie mellem Sydfinland og Sydafrika, Australien o. s. v. paabegyndt af A/B Transatlantic, Göteborg, og Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Havneautoriteterne i Le Treport

Kaptajnen paa den danske Damp »Vendia«, tilhørende De forenede Kulimporthere, har været udsat for en højst ubehagelig Oplevelse i den franske Havn Treport. Han modtog, da han skulde anløbe Havnen, følgende Skrivelse:

Bureau du Port

Le Tréport

The Master of the vessel "Vendia" is informed that actually some of the water in the dock is let out owing to repairs effected at the dock gates.

The vessel will enter the port at its own risks, the Port Authorities decline all responsibility for any damage that may come on owing the grounding.

Made in duplicate, the 13 June 1936.

at .. o'clock

"The Master"

"The Harbourmaster"

sign:.....

Efter at have modtaget denne Skrivelse henvendte Kaptajnen sig til Mægleren angaaende en Protestskrivelse, hvad Mægleren dog ansaa for unødvendigt — eftersom Reparationen havde slaet paa et Par Maaned, hvorved flere Skibe for »Vendia« havde været udsat for det samme, og Havnevæsenet har frabedt sig al Protestskrivning! Nu ved man altsaa det.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Maj Maaned 1936

Nation	Antal	N.R.T.
Danske	1,519	328,581
Svenske	358	73,663
Norske	17	22,981
Tyske	94	21,103
Engelske	23	25,515
Franske	—	—
Finske	31	24,733
Russiske	—	—
Hollandske	25	17,091
Belgiske	—	—
Letlandske	3	3,915
Estlandske	6	1,690
Islandske	3	2,569
Amerikanske	8	25,180
Polske	4	32,671
Algerske	1	813
Ialt ...	2,092	580,508

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den bedre Undertone paa de oversøiske Markeder, som vi omtalte i vor sidste Beretning, har ogsaa holdt i denne Uge. Markederne er naturligvis ikke saadanne, at man ligefrem har Lyst til at raabe Hurra, men efter en maanedlang Periode af Inaktivitet, hilser man jo selv en relativ Udvidelse i Efterspørgselen med Glæde.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende korfattede Resumé:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Der er desværre stadig kun ringe Efterspørgsel efter Korntonnage, og kun faa Skibe blev sluttede. En enkelt af Baadene maatte endog give Option af Northern Range Lastning. Alle Forretninger blev naturligvis afsluttede paa Minimalratebasis.

Deals fra Canada er et temmeligt livligt Marked. Raterne ligger mellem 50/- og 57/6d. pr. Std. efter Last- og Lossehavne, Position og Størrelse.

Northern Range noterer som sædvanlig et Ulal af Scrapjersordrer, saavel til Europa som til Østen. Der har kun været ringe positiv Forretning til Europa, hvorimod en Række store Baade er sluttede for Losning i Japan. Atlantic Range/Japan betalte den bedre Rate af 14/3d. for Juli Lastning, hvilket kan gentages. Hjemefter ligger Raterne ogsaa en Kende fastere, f. Eks. 5,000 Ts. i Lastehavn Northern Range/1 Havn UK. 13/-.

Golfen har ogsaa sluttet Scrap til Japan til 14/3d. og er aaben for forskellige Bomuldladninger pr. Sept./Okt., for hvilke noteres 5½ Cents net/gross.

Fra Vestindien fortsættes det støtte Afræk af Tonnage for Sukker til UK/Cont. — Rateniveauet er uforandret.

River Plate. Der har været livlig Efterspørgsel efter Tonnage til Destinationer uden for Minimalraterangen, men Rederne er tilsyneladende ikke særlig interesserede i disse Forretninger, og det har i flere Tilfælde været nødvendigt for Befragterne for at faa disse Ordre dækkede, samtidigt at garantere Rederen, hvis han havde flere Dampere aabne i River Plate, ogsaa en Last til Europa.

Der er sluttet en Række Skibe, baade til Pacific og Japan til Rater omkring 14/6d. til Japan og 14/- til Pacific. For europæisk Forretning er betalt Schedule Raterne.

Syd- & Nordamerikas Vestkyst. Nitratbefragterne er stadig ikke aabne. Sukker fra Peru til UK. noteres i 18/6d. à 19/.

Nordpacific har laget en Række Baade, hovedsagelig for Lumber og blandet Last, hvorimod der kun har været ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Korn.

Paa Fio. Basis til Europa er sluttet flere Skibe til Rater omkring 19/- à 19/3d., og til Østen og Australien har en Række Skibe fundet Beskæftigelse for Juli til September Lastning til omkring 23/- per 100 Balefod til Kina og omkring 20/- per 100 Balefod til Japan eller Australien. Der er stadig en Række Ordre i Markedet til lignende Rater.

Østen/Indien. Soyabønner er stille, og der noteres kun en enkelt Juli Ordre til omkring 21/3d. Vanskeligheden paa dette Marked siges at skyldes manglende Tilgang paa Last, og man venter derfor heller ingen rigtig Aktivitet, førend den nye Høst kommer frem i Begyndelsen af Oktober.

Saigon Ris har laget yderligere Tonnage til uforandrede Rater for Cargoes. For 4,000 Ts. Parcels er betalt den bedre Rate af 24/-.

Madras Kysten er igen i Markedet for Tonnage for Juli Lastning og antyder 24/- for 7,000 Tonner via

Suez til UK/Cont., og lignende Forretning noteres for August.

Australien. Kornexportørerne er kun aabne for Tonnage, hvis de kan sælge samtidigt, men dette har været vanskeligt, saa der har ikke fundet nogen Afslutning Sted i den forløbne Uge.

Erts fra Whyalla noterer stadig Ordre til saavel Japan som til Baltimore.

Sydafrika. Der noteres 6/8,000 Ts. Majs Beira til UK/Cont. eller St. Lawrence til 16/- til Europa og 17/- til Canada. De tidligere omtalte Ertsforretninger til Skandinavien og Østersøen er stadig i Markedet. Tilsyneladende kniber det for Befragterne at faa Tonnage til de antydede Rater, og der noteres da ogsaa nu noget højere Fragter.

Europa. Udviklingen paa Trælastmarkederne er tilfredsstillende. Der er livlig Efterspørgsel efter Tonnage for saavel tidlig som senere Lastning, og i en Række Tilfælde er det lykkedes for Rederne at faa over Minimalraterne.

Kulfragterne England/Danmark-Østersøen er uforandrede, hvorimod der har fundet et Spring Sted paa omkring 2/6d. opefter i Raterne for Kul fra England til River Plate. Dette skyldes naturligvis den i disse Spalter tidligere omtalte nye Forordning fra Tramp-Shipping Committee, der bestemmer, at den Tonnage, der ligger i River Plate eller nærliggende Farvande, og som normalt er henvist til Last fra River Plate, skal slutes, førend ny Tonnage maa tilbydes paa Markedet. Dette vil sige, at den Reder, der i Dag slutter en Ladning Kul til River Plate, kan risikere hvis han ikke, førend ovennævnte Forordning traadte i Kraft, havde sikret sig hjemgaende Forretning, at komme til at vente paa Last 2 à 3 Maanedre, førend han faar Tilladelse til at arbejde Baaden for hjemgaende Forretning. Det er derfor noget af et Lotterispil idag at slutte en saadan Kullast, da det afhænger af Udviklingen, hvornaar han kan vente at faa hjemgaende Last.

Middelhavsmarkederne er noget ujævne. I enkelte Trades betales der stadig gode Rater, men den italienske Handelsflaade begynder efterhaanden at trykke flere af Markederne.

Fra Sortehavet er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage, selv om den Lakune i Tonnagetilgangen, der sidste Uge tvang Russerne til at belale 15/- for Eris fra Poti til Northern Range nu synes delvis udfyldt. Inverfald har Russerne i denne Uge faaet Tonnage for lignende Forretning til 12/6d. for Juli Lastning, og fra Mariupol har de faaet Tonnage for Kul til Northern Range til 10/7½d.

Iøvrigt noterer Russerne Korn til UK/Cont. til omkring 10/-, medens Redernes Ideer ligger omkring 1/- højere.

Donau har laget yderligere Tonnage til U.K. omkring 16/6d. til 16/9d. per Ton Basis 1 Lossehavn, hvilket kan gentages.

Timecharter. Der er kun ringe Liv i Vestindiamarkedet, og Raterne ligger svagt. Sidste Slutning var 6,000 Tonner til 75 Cents for Rundtur. For Transatlantic Rundtur, Levering og Tilbagelevering USNH. antydes \$1.05 for 5,000 Tonner.

Stor Dieseltonnage er støt efterspurgt. Engelske Befragtere er aabne for Aug. Levering Europa, ca. 5 Maanedre, Tilbagelevering UK/Cont., for hvilket antydes 4/-. En enkelt Baad blev sluttet til trængende Befragtere til 4/1½d., Levering og Tilbagelevering Europa. Pacific Befragtere er aabne for 12 Maaneders Certepartiel til omkring 4/3d., Levering Pacific, Worldwide Redelivery.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Burmeister & Wain bygger til Rumænien

Burmeister & Wain har med Rumænien afsluttet en Million-Kontrakt. Det drejer sig om et stort, hurtiggående Passager-Motorskib, som Værftet skal bygge til Selskabet »Service Maritime de Roumanie«.

Det nye Skib, der skal gaa i Fart mellem Constanta og Alexandria, vil faa en Længde af 405 Fod mellem Perpendikulærerne. Brutto-Tonnagen bliver ca. 8000 Registertons, og Farten skal være 22 Knokb. Der indrettes Plads til ca. 500 Passagerer fordelt paa tre Klasser, og der bliver Lastrum paa inellem 1500 og 2000 Tons.

Skibet bliver dobbeltskruet, og Fremdrivningsmaskineriet kommer til at bestaa af B. & W.s nyeste enkeltvirkende, totakts Motorer paa en samlet Kraft af ca. 15,000 H. K. Byggesummen bliver ca. 5—6 Millioner Kroner.

»Jutlandla«s Aktiekapital udvides

Dampskibsselskabet »Jutlandia« foretager paa Bestyrelsens Forslag Udvidelse af Aktiekapitalen med 400,000 Kr.

Salg til Portugal

Den første af de to Dieselmotor-Trawlere, som Rederiet »Empreza de Pesca de Aveiro« i Aveiro i Portugal har bestilt paa Nakskov Skibsværft, blev forleden sat i Vandet.

Den nye Trawler, der fik Navnet »Santa Joana«, og som bygges til »Germanischer Lloyd«s højeste Klasse under Tilsyn af Inspektionsfirmaet Brorson & Overgaard, København, har en Længde paa 63,5 m, Bredden er 10,6 og Dybden til Hoveddæk 5,9 m. Trawleren, der er bygget med forstærket Forskib efter Klassens Regler for Sejlads i Is, har et gennemløbende Dæk med Opbygningerne Bak og Poop, og Forskibet er bygget med Maierform. Det har 6 vandtætte Skodder, Dobbeltbund og Krydserhæk. Lastevnen bliver 1300 Tons, og Fiskelastrummet bliver paa 15,000 Kbf. Denne nye, moderne Trawler, der faar en Besætning paa 54 Mand, udstyres med moderne Midler for Fiskeri og et særligt Anlæg for Udvinning af Levertran.

Maskineriet kommer til at bestaa af en Gyldner-Motor paa H. K. Afleveringen af det nye Skib finder Sted i Slutningen af September.

Drogden

Fundamentet til Drogdens faste Fyr er blevet ført fra 10 m Bassinet i Frihavnen til Pladsen i Drogden, hvor det forleden er blevet sat paa Plads. Begivenheden overværedes bl. a. af Entreprenørfirmaet Jørgen Petersen, Fyrdirektør Sinding og Ingeniører og Entreprenører. Det rager nu kun 6 m op over Vandet. I Løbet af de kommende Maanedag bygges det højere, og alt Maskineri til Drift af Fyr og Sirener vil være færdig, saaledes at det nye Fyr i Begyndelsen af Januar kan tages i Brug, og dermed forsvinder »Drogdens Fyrskib«.

Træksporten over Leningrad Havn

Eksportljes agter i de nærmeste Dage at transportere et større Parti Bjælker i Flaader til Memel. 15,000 Bjælker vil blive sammenlænket med Kæder i 20 Flaader, som vil blive bugseret til nævnte Havn af kraftige Bugserbaade. Man haaber paa denne Maade at spare betydelige Valutabeløb, idet der ellers til Transport af nævnte Antal Bjælker kræves tre mindre ikke for dybtgaaende Dampere. Endvidere mener man at spare baade Tid og Arbejdskraft, da det tager mindre Tid at samle Bjælkerne i Flaader end at laste dem paa Skib.

Skibsfarten paa Leningrad

Leningrad Havn er siden Navigationens Aabning blevet

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 • TLF.: C. 7809

anløbet af 350 udenlandske og sovjetrussiske Skibe. Næsten alle Skibe skal være bleven ekspederet for Terminudløb og Russerne har indtjent betydelige Beløb i »dispatch«.

Setubal-Barren

Det store norske Motorskib »Ingria« af Bergen, som er timecharteret af et fransk Selskab, var d. 12. f. M. inde i Setubal og losse.

Dette Skib er paa 7,680 Tons d.w. og har i Henhold til Lloyds Register en Længde af 379,4 Fod.

Dansk Dampner sejlet ned

Rederiet »Torm«s Dampner »Freja« er i den engelske Kanal i læt Taage i Lørdags Morges blevet sejlet ned af Hamburg—Sydamerika-Linies Dampner »Holstein«, et Skib paa 8000 Tons.

»Freja« er paa ca. 2000 Tons, bygget i 1924 i Nakskov og var nu paa Vej fra Danzig til franske Havne med en Ladning polske Kul.

»Freja«s Fører, Kapt. Nielsen, oplyser, at Mandskabet er i god Behold. Besætningen er paa 18 Mand, og endvidere er der om Bord fire »blinde« Passagerer, der i Danzig havde sneget sig om Bord.

»Sessa«

Forleden foretoges officiel Prøvetur i Sundet med Dampskibet »Sessa«, som Helsingør Skibsværft bygger til J. Lauritzen. Dampskibet »Sessa« har en Længde af 290 Fod, er 41,6 Fod bredt, medens Dybden er 18,9 Fod, og Lastevnen bliver 29,000 Tons d.w. »Sessa« er i enhver Henseende moderne udstyret. Det nye Skib er forsynet med en af Helsingør Maskin- og Skibsbyggeris moderne Dampmaskiner paa 1800 HK., og Farten paa Last er begrenset til 15 Knob.

Sejlskibs-Aktieselskabet »Danmark«

har holdt Generalforsamling. Efter at Skibsreder A. E. Sørensen var valgt til Dirigent, aflagde Selskabets Formand, Godsforvalter P. Hansen, Beretning.

Regnskabet, balancerede med 65,117 Kr. og udviste et Driftsoverskud paa 14,608 Kr. Status balancerede med 89,293 Kr. og godkendtes.

»Aalborghus«

Lørdag Aften afgik Det Forenede Dampskibs-Selskabs Nybygning, Motorskibet »Aalborghus«, paa Jomfrurejse fra København til Aalborg. Ved Bygningen af dette nye Skib har man frugtbare alle de Erfaringer, Selskabet har indhøstet ved Passagerafiken i de senere Aar, og Nybygningen vil komme til at staa som et Mønster for Rutebaade af denne Art. Saavel Nakskov Skibsværft som Det Forenede Dampskibs-Selskab har megen Ære af »Aalborghus«.

Saaledes som Forholdene har udviklet sig, er der færre Passagerer end tidligere, der ønsker at rejse paa 1. Klasse, og i Overensstemmelse hermed er det nye Skib indrettet med færre Pladser paa 1. Klasse, til Gengæld er de Bekvemmeligheder, man byder disse Passagerer absolut 1. Klases. Samtidig med, at 1. Klasse er gjort mindre, er Antallet af Pladser paa 2. Klasse forøget til næsten tre Gange saa mange som tidligere, og da den smukke Salon og de velindrettede Kamre for disse Passagerer er placeret midtskibs, kan det med Rette siges, at en Rejse paa 2. Klasse i dette Skib kan gøres under fortrinlige Forhold.

Endelig er der for 3. Klases Passagerer indrettet store, smukke Saloner i Agterskibet, Garderobes og store Toiletter med Vaskekummer med varmt og koldt Vand i saa stort Antal, at enhver Passager vil kunne gøre Toilette, inden han gaar i Land.

Skibet er større og hurtigere end de nuværende. Det er 270' langt, 42' 3" bredt og bygget til Veritas højeste Klasse. Maskinen er en ni-cylindret Totakts B. & W. Dieselmotor af den mest moderne Type med Trykforstøvning, og Maskinens 3600 HK. giver Skibet en Fart af over 16 Knob.

Samtidig med at det nye Motorskib »Aalborghus« tiltraadte sin Jomfrurejse til Aalborg afgik Dampneren »Frederikshavn«, som tidligere bar Navnet »Aalborghus«, paa sin første Rejse i Ruten til Frederikshavn. Herfra gik den Søndag Formiddag Kl. 10 paa sin første Tur i Hurtigruten Frederikshavn—Oslo. I denne Rute vil »Frederikshavn« fremtidig hver Uge faa 3 Nature og 1 Dagtur. Kaptajn zum Vohrde er Chef paa »Frederikshavn«.

»Neptun« sunket

Den danske Dampner »Neptun« løb Lørdag paa Grund paa Whilton Sands i den øvre Del af Humber-Floden. Tidligt Søndag Morgen brækkede »Neptun« midt over og sank. Mandskabet, der bestod af 15 Mand, forlod Skibet, saa snart de var klar over, at det var uundgaaeligt fortabt.

»Neptun« afgik Lørdag fra Goole i Nord-England med

en Ladning Koks til Kiel og grundstodte kort Tid efter Afgangen. Da der ankom Bugserbaade til Grundstødningsstedet, var der saa lav Ebbe, at det var dem umuligt at yde »Neptun« Assistance. Besætningen gik i Redningsbaaden og naaede hen til Middle Whitton Fyrskib. De opholdt sig paa Fyrskibet indtil Kl. 2 Natten til Søndag og blev derefter optaget af en Bugserbaad, der bragte dem ind til Hull. De fik lige reddet det mest nødvendige.

»Neptun«, der er paa 941 Bruttotons, tilhører Aktieselskabet »Vesterhavet« (Rederiet J. Lauritzen, København) og har Hjemsted i Esbjerg.

Dom om Søskade

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag mellem *Det Danske Godnings-Kompagni* og Rederiet C. K. Hansen som Repræsentant for den spanske Damper »Morna«.

Godnings-Kompagniet krævede sig tilkendt en Erstatning paa 37,820 Kr., fordi et Parti Kaligødning i Damprens bagerste Lastrum var bleven beskadiget.

Under en Skønsforretning blev det fastslaaet, at Skaden stammede fra en Lækage i det Afløbsrør, som var ført ned i Lastrummet fra Pantryet.

Ladningsmodtageren mente, at Rederiet maatte være erstatningspligtig. Rederiet krævede imidlertid Frifindelse under Henvisning bl. a. til, at den skete Skade skyldes

en skjult Fejl. Rederiet C. K. Hansen blev frifundet og tilkendt 1200 Kr. i Sagsomkostninger.

PERSONALIA

60 Aar

Grosserer *Alfred Olsen* fejrede Tirsdag d. 30 Juli et dobbelt Jubilæum, idet han selv fyldte 60 og hans Forretning Alfred Olsen & Co. 35 Aar.

Indenfor Oliehandelen er Alfred Olsen et af de kendte Navne. Han fik sin Uddannelse i Provinsen, bl. a. i det gamle Faberske Firma i Odense og var derefter bl. i Firmaet Henriques & Zøylner i København. I 1901 startede han, mens han endnu var i det sidstnævnte Firma, sit eget Firma, idet han begyndte Handel med Petroleum og ud af denne beskedne Begyndelse voksede Firmaet Alfred Olsen & Co., der efterhaanden er blevet kendt ud over hele Verden. Herhjemme saavel som derude er dets Chef afholdt og æret.

Dampskibsselskabet »Øresund«

I afdøde Direktør *J. Prahls* Sted er Direktør *K. V. Tersling* indtrædt i Bestyrelsen for *Aktieselskabet Øresund*.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdal«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

A/S Det Danske Kulkompagni.

A/S »Motortramp«, Slensved.

Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jullandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.

Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Activ«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,

Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phønix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugsererselskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 30. JUNI 1936

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

s.s. *Aalborg*, ank. Tyne 28.6.

s.s. *Aalborghus*, i København-Aalborg Ruten.

s.s. *Aarhus*, i København-Aarhus Ruten.

s.s. *Aaro*, O. Thomsen, afg. Mahé 10.6.

m.l. *Aase Mærsk*, pass. Gibraltar 23.6.

s.s. *Aase*, pass. Helsingør 19.6.

m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, afg. Aden 17.6. udg. for Singapore.

s.s. *Agnete*, pass. Skagen 20.6.

s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Prince Edward Isl. 20.6.

s.s. *Alabama*, afg. Vaksdal 13.6. til Newcastle.

m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.

s.s. *Alfa*, afg. Algiers 23.6.

s.s. *Algarve*, forv. afg. København 29.6. til Antwerp.

s.s. *Alice*, pass. Spurn Hd. 20.6.

m.s. *Almena*, pass. Lizard 13.6.

m.s. *Alsia*, C. Heindorn, afg. Djibouti 24.6. udg. for Colombo.

s.s. *Alssund*, Clemmen Nielsen, afg. Matangas Cuba 25.6. til Baltimore.

s.s. *Amalienborg*, ank. Skien 28.6.

m.s. *Amerika*, J. Borch, ank. København 25.6.

m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Curacao 15.6.

m.s. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 23.6.

s.s. *Anna*, afg. Wiborg 23.6.

m.s. *Annam*, V. Kragelund, ank. København 6.6.

s.s. *Anne*, pass. Spurn Hd. 20.6.

m.s. *Argentina*, afg. Stavanger 4.6.

m.s. *Arizona*, afg. Bahia 19.6.

s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Garston 16.6.

m.s. *Asbjørn*, Bjørk, ank. Liverpool 28.6.

m.s. *Asia*, H. S. Hansen, pass. Sundastrædet 17.6. for Trinidad.

s.s. *Askø*, Glansen, afg. Odense 26.6.

s.s. *Aslaug*, pass. Hanstholm 24.6. vestg.

m.s. *Asnæs*, pass. Skagen 28.6.

m.s. *Astoria*, K. Jensen, afg. Zamboanga 16.6.

s.s. *Astrid*, Madsen, pass. København 26.6. til Bordeaux.

m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, pass. Gibraltar 27.6. udg. for Genoa.

B

s.s. *Baira*, i København.

s.s. *Bellona*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

s.s. *Benedikt*, i København-Fyn-Falster Ruten og Limfjordsstationerne.

s.s. *Bergenshus*, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.

m.l. *Bente Mærsk*, pass. Christobal 22.6.

s.s. *Bes*, pass. Flessing 30.6.

s.s. *Betty Mærsk*, afg. Quebec 23.6.

s.s. *Betty*, pass. Gibraltar 22.6.

s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, ank. Milford-Haven 27.6.

s.s. *Birgitte*, afg. Helsingør 16.6. til Uuras.

s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Maracaibo 24.6. til Demerara.

s.s. *Bodil*, afg. St. Malo 23.6.

s.s. *Bogo*, N. Nielsen, ank. Kiel 27.6.

m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, ank. Marseilles 29.6. udg.

m.s. *Bornholm*, P. Haure-Petersen, ank. Macories 26.6.

s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Bordeaux 18.6.

s.s. *Brazilien*, afg. Madeira 22.6.

m.s. *Bretagne*, M. Hansen, ank. Port Alfred 27.6.

s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, Leningrad 22.6.

s.s. *Britta*, ank. Kotka 24.6.

s.s. *Broholm*, i Fart paa Middelhavet.

s.s. *Brosund*, P. L. Hansen, afg. New York 27.6. til London.

s.s. *Brynhild*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, i København-Aarhus Ruten.

s.s. *C. P. A. Kock*, i København-Aarhus Ruten.

m.s. *California*, afg. Buenos Aires 22.5. til Kambo.

m.s. *Canada*, C. Knudsen, pass. Flores 27.6. udg. for St. Thomas.

s.s. *Carmen* ank. Königsberg 23.6.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30. 6. 36

LONDON	22,40	MADRID	61,50
NEWYORK	447,00	AMSTERDAM	304,30
BERLIN	180,00	STOCKHOLM	115,65
PARIS	29,70	OSLO	112,70
ANTWERPEN	75,50	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	146,30	PRAG	18,70
ROM	36,00	WARZAWA	85,00

m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Corpus Christie 25.6.
 s.s. *Charkow*, i København.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. San Pedro 19.6.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, ank. Sydney 27.6. udg.
 m.s. *Chr. Holm*, afg. Fowey. Southampton 28.6.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Baltimore 13.6. til Jamaica.
 s.s. *Christiansborg*, pass. Svino 29.6.
 s.s. *Cimbria*, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Cimbria*, ank. København 27.6.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Bjidjelli 23.6.
 m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, forv. afg. Dunkirk 30.6.
 s.s. *Cornelia*, afg. Tyne 22.6.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, pass. Zeebrugge 27.6.

D

s.s. *Dagmar*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, afg. Goole 22.6.
 m.s. *Danmark*, afg. Aruba 22.6. til Avonmouth.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Kobe 30.6. udg. for Osaka
 s.s. *Delaware*, afg. Portland Me 22.6. til Albany.
 s.s. *Diana*, i Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 22.6.
 s.s. *Douro*, ank. Klehren 26.5.
 s.s. *Dronning Alexandrina*, i Ruten København-Thorshavn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-København-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Aarhus 23.6.
 s.s. *Ebro*, i København.
 s.s. *Edith*, pass. Finisterre 23.6.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. København 22.6.
 s.s. *Egholm*, i København.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, ank. Kotka 24.6.
 s.s. *Elisabeth M.* afg. Preston 19.6.
 s.s. *Ella*, i København.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Antwerp 16.6.
 s.s. *Elsborg*, afg. Newport 26.6.
 s.s. *Else*, ank. København 22.6. for Eftersyn.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Murmansk 22.6.
 m.t. *Emma Mærsk*, pass. Port Said 17.6.
 s.s. *Emanuel*, afg. Irvine 27.6. til Archangel.
 s.s. *Energi*, afg. Cowes Isle of Wight 29.6. til Immingham.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, ank. Gdynia 29.6.
 s.s. *Enigheden*, ank. Dunball Wharf 22.6.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, ank. Middlesbrough 29.6. udg.
 s.s. *Erindring*, ank. Highbridge 22.6.
 s.s. *Erna*, ank. Barcelona 20.6.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Norrsundet 23.6.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter Nord-Amerika.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, ank. Granville 27.6.
 s.s. *Estrid*, afg. Dakar 13.6.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. Los Angeles 20.6. hjg. for Panama Kanalen.

F

s.s. *Falken*, i Ruten København-Svendborg-Nakskov.
 m.s. *Falstria*, Seier Christensen, ank. Bangkok 23.5.
 m.s. *Fano*, afg. Stettin 23.6.
 s.s. *Fano*, J. Korff, ank. Hungerburg 26.6.
 m.s. *Fionia*, ank. Nakskov 23.5.
 s.s. *Flora*, afg. Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kemi 27.6.
 s.s. *Fredensborg*, pass. Gibraltar 29.6.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Site 27.6.
 m.s. *Fredericia*, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frigge*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, ank. Gdynia 21.6.

G

s.s. *Garonne*, i København.
 s.s. *Georgia*, ank. New York 23.6.
 s.s. *Gerd*, ank. Helsingør 3.6.
 s.s. *Gerda*, afg. St. Louis 23.6.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Hobro 30.6.
 m.s. *Gertrude M.*, ank. Manila 8.6.
 s.s. *Gorm*, afg. Aalborg 25.6.

s.s. *Grete*, ank. London 21.6.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, afg. Grangemouth 27.6.
 s.s. *Gudrun*, ank. Antwerp 17.6.
 s.s. *Gunhild*, pass. Prawle Point 20.6.
 s.s. *Gunver*, ank. Port Vendres 30.4.
 s.s. *Gunver Mærsk*, afg. Tyne 15.6.
 s.s. *Gyda*, pass. Helsingør 5.6.

H

s.s. *H. H. Petersen*, afg. Barry Dock 29.6. til Dortmund.
 s.s. *Hafnia*, pass. Brunsbüttel 28.6. til Basse Indre.
 s.s. *Halfdan*, afg. København 27.6.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Klaipeda 26.6.
 s.s. *Hans*, From, under Losning Odense.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Emden 17.6.
 s.s. *Harald*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Harriet*, afg. Ljusne 22.6.
 s.s. *Hebe*, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, afg. Leith 24.6.
 m.s. *Henning Mærsk*, pass. Algiers 23.6.
 m.s. *Herdis*, ank. København 12.6.
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Zeebrügge 21.6.
 s.s. *Hilde*, afg. Helsingør 15.6. til Uras.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Gibraltar 23.6.

I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. San Francisco 27.6. udg.
 m.s. *Indien*, A. Bronér, forv. afg. Buenos Aires 1.7.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Bilbao.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Sfax 24.6.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Dungeness 17.6.
 s.s. *Inger*, pass. København 23.6.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, afg. Archangelsk 25.6.
 m.s. *Irland*, A. B. Meinertz, ank. København 15.6.
 s.s. *Island*, i Ruten København-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, ank. Galveston 19.6.

J

s.s. *Jacob Mærsk* ank. Swansea 12.6.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Danzig 20.6.
 m.t. *Jane Mærsk*, rapp. 57 m S Landsend 23.6.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, pass. Gibraltar 29.6. hjg. for Dunkirk.
 s.s. *J. G. Jacobsen*, i Ruten København-Østersøen.
 s.s. *Jenny*, pass. Dungeness 23.6.
 s.s. *Inger Toft*, afg. Odense 30.6.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Zeebrugge 23.6.
 s.s. *Johanne*, ank. Rouen 13.6.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Barcelona 19.6.
 s.s. *Jolantha*, i København-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jutlandia*, S. Kolls, pass. Kardiva Kanal 23.6. hjg. for Djibouli.
 s.s. *Jutta*, pass. Dungeness 23.6.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, afg. Kemi 27.6.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerpen 24.6.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Wasa 28.6.
 s.s. *Karla*, afg. Ajacio 23.6.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Tampion 17.6.
 s.s. *Kentucky*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Caibarlen 10.6.
 s.s. *Kirsten*, ank. Bjørneborg 16.6.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Leningrad 29.6.
 s.s. *Knud*, afg. Antwerpen 27.6.
 s.s. *Koldinghus*, i København-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i København-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i København-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. London 29.6. hjg.
 s.s. *Laura*, pass. St. Vincent 17.6.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Danzig 13.6.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Montreal 21.6.
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Gibraltar 22.6.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Dakar 1.6.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Kemi 27.6.
 s.s. *Lillian Mærsk*, pass. Helsingør 22.6.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Antwerp 22.6.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 30.6.
 m.s. *Louisiana*, afg. Madeira 16.6.
 m.s. *Lundby*, Lund, forv. afg. Birkenhead 3.7. til Kbhvn.
 s.s. *Lynæs*, pass. Hals 30.6.

M

s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *M. G. Melchior*, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Maine*, afg. New York 13.6.
 s.s. *Maja*, i København.
 s.s. *Maja*, afg. Raumo 23.6.

m.s. *Malaya*, P. Sørensen, afg. Colombo 29.6. hjg. for Aden.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Durban 20.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Caen 26.6. til Burntisland.
 s.s. *Margrethe*, i København-London Ruten.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Blyth 28.6.
 s.s. *Marie*, ank. Bordeaux 22.6.
 m.t. *Marie Mærsk*, Rapp. 57 Gr. N. 69 Gr. 30 Min. 23.6.
 m.s. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Antwerp 18.6.
 s.s. *Maryland*, forv. ank. River Plate 25.6.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. We ar 19.6.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Saigon 28.6. hjg. for Singapore.
 s.s. *Minsk*, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Dok i Nakskov.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. J. Spelmann, afg. Danzig 27.6. til Bayonne.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Highbridge 20.6.
 s.s. *Najaden*, ank. Gravesend 14.6.
 s.s. *Nancy*, afg. Kemi 22.6.
 s.s. *Nautic*, pass. Dungeness 23.6.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Norrkøbing 24.6.
 s.s. *Nelly*, afg. Helsingør 21.6.
 s.s. *Nerma*, ank. Marseilles 23.6.
 s.s. *Neveda*, afg. Buenos Aires 23.6. til Santos.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Port Alfred 19.6.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 9.6.
 s.s. *Niobe*, pass. Ølandsrev 22.6.
 s.s. *Nidaros*, i København.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i København.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Panama 2.6.
 m.s. *Nordbo*, ank. Port Alberni 16.6.
 s.s. *Nordborg*, pass. København 28.6.
 s.s. *Norden*, afg. Philadelphia 10.6. til St. John.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Aarhus 19.6.
 m.s. *Nordhavel*, afg. Barcelona 18.6.
 m.s. *Nordhval*, ank. Balbao 13.6.
 m.s. *Nordkap*, ank. New York 19.6.
 s.s. *Nordlys*, ank. Falmouth Red 5.4.
 m.s. *Nordpol*, ank. Hilo 13.6.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Kolding 24.6.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, afg. Dakar 25.6.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olaf S.*, pass. Helsingør 19.6.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Summerside 20.6.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, ank. New York 20.6.
 m.s. *Oregon*, afg. Aarhus 24.6. til Odense.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Torrevicja 29.6.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. San Francisco 15.6. for Yokohama.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 25.6.
 s.s. *Paula*, pass. Christobal 22.6.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. 1.7. til Hammershavn.
 m.s. *Peru*, A. Berg, ank. København 21.6.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Philadelphia 6.6.
 s.s. *Primula*, ank. Leith 24.6.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Hull 28.6.

R

s.s. *Randi*, pass. Ushant 19.6.
 s.s. *Rhone*, i København-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Riga*, ank. København 30.6.
 s.s. *Rita*, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Danzig 19.6.
 s.s. *Reval*, afg. Great Yarmouth 29.6.
 s.s. *Rosenborg*, pass. Pshant 29.6.
 s.s. *Rota*, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, ank. København 23.6. fra Randers 22.6.
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Kap det gode Haab 19.6.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Granten 29.6.
 s.s. *Scandia*, afg. Hull 20.6. til Aruba.
 s.s. *Scandia*, pass. Brunsbüttel 28.6. til St. Nazaire.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSENGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Scotia*, ank. Gdynia 29.6.
 s.s. *Seine*, i København.
 s.s. *Sejro*, Jensen, afg. Tallinn 27.6.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Makasser 28.6.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, ank. Rangoon 28.6.
 s.s. *Signe*, ank. Odense 19.6.
 s.s. *Sigrun*, ank. København 17.6.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Kings Lynn 29.6.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Ridham Dock 26.6.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, afg. La Nouvelle 30.6.
 s.s. *Sleipner*, i København-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, afg. Lissabon 29.6.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Baltimore 19.6.
 s.s. *Stadion II*, i Dok i Frederiksstad 12.6.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 43° N—31° W 24.6. til Porto Rico.
 m.s. *Stensby*, Eggers, pass. Helsingør 22.6. til Montreal.
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Fraser River 27.6.
 s.s. *Stockholm*, Hinch, ank. Acton Grange 27.6.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Helsingør 9.6.
 s.s. *Svanhild*, i Dok i Frederikshavn 16.6.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, i Randers.
 s.s. *Stella*, afg. Tocipilla 22.6.
 s.s. *Søborg*, ank. London 27.6.
 s.s. *Sonderjylland*, i København-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, afg. New York 24.6.
 m.s. *Tasmania*, H. Barfoed, afg. Capetown 25.6.
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Skagen 30.6. til Hull.
 s.s. *Tekla*, pass. Helsingør 24.6. sydg.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Danzig 1.7. til Faaborg.
 s.s. *Tennessee*, afg. Frederikshavn 27.6.
 s.s. *Thyra*, afg. Viipuri 17.6. til Shoreham.
 s.s. *Tjaldur*, afg. Færøerne 25.6. til København.
 s.s. *Tomske*, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, A. Juul Christensen, ank. København 27.6.
 s.s. *Tove*, pass. Skagen 19.6.
 s.s. *Tovelill*, F. Bang, pass. København 29.6.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Æbeltoft 1.7. til Odense.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, afg. Esbjerg 22.6.
 m.s. *Tunis*, i Fart paa Middelhavet.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. New York 27.6. til Montreal.
 s.s. *Tyr*, i København.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, ank. Helsingør 13.6.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Baltimore 27.6.

V

s.s. *Vendia*, ank. Aalborg 28.6.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Skagen 22.6.
 s.s. *Viborg*, ank. Huelva 16.6.
 s.s. *Victoria*, ank. Mariager 29.6.
 s.s. *Vidar*, ank. Aarhus 6.6.
 s.s. *Viola*, pass. Southend 20.6.
 s.s. *Virginia*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.

Y

s.s. *Ydun*, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, pass. Christobal 21.6.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Bordeaux 24.6.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Setubal 25.6.

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. AarTelefon 2070 · 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværfætte«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**KAAS & SØRENSEN**Skibsklarering
Kommission

INDEHAVER

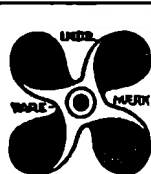
G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELSINGØR**
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 38Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

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.**O. SWANLJUNG**

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Similuoto
& Kalajokilahti) **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, Seediens-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Bee Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. A/S**SKIBSMÆGLERE**
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference
Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.****WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 1. Juli 1936.

Nr. 26.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgives 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:

Kort Nr. 308. *Nordsøen, Graadyb.* Ny Udgave 1936. Maalestok 1 : 20 000.
Kortet indeholder Specialkort over *Esbjærg* Dok og Forhavn i Maalestok 1 : 8 000.

Annulleret er:

Kort Nr. 308. *Nordsøen, Graadyb.* Udgave 1927.

1. Østersøen.

1736. (P). Sverige. Öland. Degerhamn. Lodsstation nedlægges.

(U. f. s. Nr. 26/1935. Stockholm 1936.)

Lodsstationen ved *Degerhamn* paa c. 56° 20' N. 16° 25' E. nedlægges fra 1. Oktober d. A.

1737. (T). Sverige. Gotland W.-Kyst. Burgsvik. Grund midlertidig afmærket.

(U. f. s. Nr. 26/1936. Stockholm 1936.)

En Stage er midlertidig udlagt paa 57° 02',₅₁ N. 18° 13',₉₅ E. ved N.-Siden af en Grund med 3,₀ m Vand ved Middelvandstand tæt S. for Ledefyrilinien.

(Kort Nr. 268 og 269.)

1738. Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebugten. Trödjuhällan Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 26/1933. Stockholm 1936.)

Naar *Trödjuhällan* Fyr paa c. 60° 48',₅ N. 17° 21',₇ E. tændes den 15. Juli d. A. vil den grønne, uforstærkede Lysvinkel mellem Pejlingerne 274° og 310° være delt i følgende Lysvinkler:

1. Grønt i Pejl. fra 274° til 290°.
2. Hvidt i — - 290° - 297°.
3. Rødt i Pejl. fra 297° til 310°.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 16/1071 1936.)

1739. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Härnö Fyr. Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 26/1996. Stockholm 1936.)

Omkring den 15. Juli d. A. vil den nuværende Tyfon ved *Härnö Fyr* paa c. $62^{\circ} 37',_{11}$ N. $18^{\circ} 03',_{8}$ E. blive ombyttet med en Luftmembransender, der under Taage og i usigtbart Vejr afgiver følgende Taagesignal: To-Stød hver 30^s , Stød 3^s , Pause 4^s , Stød 3^s , Pause 20^s . Reservetaagesignaleringen med Haandtaagehorn indstilles samtidig med forannævnte Ombytning. Luftmembransenderen anbringes paa et 20 m højt, rødmalet Jernstativ c. 550 m SE. for Fyret og *Lotsstugan*.

(E. f. S. Nr. 12/790 1936.)

1740. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Helsingfors. Långör. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 17/713. Helsingfors 1936.)

Paa Baakerne *Långör övre* paa $60^{\circ} 07' 34''$ N. $24^{\circ} 57' 43''$ E. og *Långör nedre* paa $60^{\circ} 07' 33''$ N. $24^{\circ} 57' 55''$ E. er tændt Fyr, som følger:

Långör övre: Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s .
Flammens Højde: $7,7$ m.

Långör nedre: Hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0^s,_{3}$, Mørke $0^s,_{7}$. Flammens Højde: $5,8$ m.

(Kort Nr. 276.)

1741. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Gråhara. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 17/714. Helsingfors 1936.)

Taagesignalet ved *Gråhara Fyr* paa c. $60^{\circ} 06'$ N. $24^{\circ} 59'$ E., der tidligere gaves med Sirene, gives nu med et Knaldsignalapparat. Signalet er To-Knald hver 5^m .

(Kort Nr. 276.)

1742. Polen. Rixhöft Radiofyr forandret.

(N. f. S. Nr. 26/2713. Berlin 1936.)

Rixhöft Radiofyr paa c. $54^{\circ} 50'$ N. $18^{\circ} 20'$ E. er forandret og sender nu med Tonehøjde 752 følgende Signal:

Bogstaverne ROZ 2 Gange	21 ^s , ₀
Pause	5 ^s , ₀
En lang Streg	13 ^s , ₅
Pause	5 ^s , ₀
Bogstaverne ROZ 1 Gang	10 ^s , ₅
Pause	5 ^s , ₀
Gentagelse af hele Signalet	60 ^s , ₀
	Ialt
	2 ^m , ₀
	Pause
	4 ^m , ₀
	Periode ...
	6 ^m , ₀

Iøvrigt er Radiofyret uforandret og som før synkroniseret med Lufttaagesignalet.

1743. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(N. f. S. Nr. 26/2809. Berlin 1936.)

Warnemünde Radiofyr paa c. $54^{\circ} 11'$ N. $12^{\circ} 05'$ E. er midlertidig ude af Virksomhed.

1744. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Alt-Gaarz NW. Vrag forgæves eftersøgt.

(N. f. S. Nr. 26/2716. Berlin 1936.)

Vraget af Motorskibet *Wega*, der var rapporteret sunket paa c. $54^{\circ} 10'$ N. $11^{\circ} 30'$ E., c. 6 Sm NW. for *Alt-Gaarz* er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 24/1614 1936.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1745. Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 26/1943. Stockholm 1936.)

Fyrskibet *Malmö redd* paa c. $55^{\circ} 38',_{5}$ N. $12^{\circ} 57',_{0}$ E. vil omkring den 3. Juli d. A. blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider er mærket *Reserv*.

Fyrkarakteren bliver uforandret.

Taagesignalering med Tyfon ombyttes med Signalering med Klokke, 4 Slag mindst hver 2^m. Naar Dampfærge ventes at passere til *Malmö*, affyres i Taage og meget usigtbart Vejr et Kanonskud hver 4^m i en halv Times Tid.

1746. Sverige. Sundet. Skanör. Dybde i Indsejlingsrende og Havn.

(Svensk Kort Nr. 132—1936.)

Dybden i Indsejlingsrenden til *Skanör* Havn er 3,5 m og i selve Havnen indtil 4,0 m. c. 55° 25' N. 12° 50' E.

(E. f. S. Nr. 34/1955 1934. Kort Nr. 249, 210, 291 og 262. Danske Lods, Side 294, Tillæg Nr. 3, Side 48.)

1747. Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib genudlagt.

Fyrskibet *Halskov Rev* paa c. 55° 20' N. 11° 03' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 23/1600 1936.)

1748. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Strynø S. Klokketønde flyttet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1734 1936 meddeles, at Klokketønden *Strynø S.* er flyttet S. over og nu ligger tæt NNE. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Strynø S.*, som ligger paa 54° 52' 53",₁ N. 10° 37' 16",₀ E.

(E. f. S. Nr. 25/1734 1936. Kort Nr. 297. Danske Lods, Side 570. Fyr-Fort. Nr. 721. Søm.-Fort. Side 88, Nr. 30.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1749. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro. Varpetønder inddraget.

De to Varpetønder ved Løbet gennem *Kronprins Frederiks Bro*, een paa hver Side af Broen, er permanent inddraget.

c. 55° 51' N. 12° 03' E.

(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 204. Havnelods, Side 66.)

1750. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Veddelev. Oplysning om Afmærkning af Skydeplads.

De 7 sorte Stager, der afmærker Skydepladsen ud for *Veddelev*, er flyttet og ligger nu paa følgende Pladser:

a. 55° 41' (32") N. 12° 04' (27") E.	e. 55° 42' (35") N. 12° 06' (02") E.
b. 55° 42' (10") N. 12° 04' (12") E.	f. 55° 42' (20") N. 12° 05' (58") E.
c. 55° 42' (43") N. 12° 04' (22") E.	g. 55° 41' (26") N. 12° 05' (16") E.
d. 55° 42' (39") N. 12° 05' (11") E.	

(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 203. Søm.-Fort., Side 69, Nr. 42.)

1751. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Oplysning om Havnearbejder.

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1456 1936 meddeles, at den i Pkt. 2, 2det Stykke omtalte Jernbetonsænkekasse umiddelbart NW. for *Vestre* Dækmoles NW.-lige Hoved nu er bragt paa Plads.

Paa Sænkekassen, som rager c. 1 m over daglig Vandstand, er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 8,05 m. Et cylindrisk, graat Taarn paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

Grønt i Pej. fra 315° til 123°. Hvidt i Pej. fra 257° til 315°.

Rødt i — - 123° - 257°.

Naar Underbygningen for Hovedet ved Molens NW.-lige Ende er anbragt, flyttes Fyret over paa dette, men bliver iøvrigt uforandret.

Al Trafik mellem ovennævnte Sænkekasse og Sænkekassen for Dækmolens SE.-lige Hoved er forbudt.

2. Det røde og grønne, faste Fyr paa Hovedet af den lille Mole udgaaende fra NE.-Hjørnet af Mellearmen er nedlagt og erstattet med en klar Lanterne.

3. Det røde og grønne, faste Fyr paa N.-Enden af E.-Molen ved Bassin II er forandret og lyser nu, som følger:

Rødt i Pejll. fra 115° til 210° . Grønt i Pejll. fra 20° til 115° .
Hvidt i — - 210° - 20° .

4. Taagesignalet ved det under Pkt. 3 nævnte Fyr er nedlagt, og et tilsvarende Signal med Taageklokke, Et-Slag c. hver 6^s. afgives nu fra Fyrbygningen ved den nye *Vestre Dækmoles NW.-lige Ende*.

Århus Havn: c. $56^{\circ} 09',_3$ N. $10^{\circ} 13',_5$ E.

(E. f. S. Nr. 21/1456 og 25/1691 1936. Kort Nr. 252, 227, 211, 278 og 280. Danske Lods, 161 og 167. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr-Fort. Side 54 og 56, Nr. 149 og 154.)

1752. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Fløjtetønde midlertidig inddraget. Fløjtetønden *Mariager Fjord* paa c. $56^{\circ} 42'$ N. $10^{\circ} 30'$ E. er midlertidig inddraget og erstattet med en rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste.

1753. Danmark. Limfjorden. Logstør Grunde gravede Rende. Dybde i Løb.

Dybden i den gravede Rende over *Logstør Grunde* er formindsket til 4,0 m, hvilken Dybde søges holdt for Fremtiden.

Logstør Grunde N. Klokketønde: c. $56^{\circ} 58'$ N. $9^{\circ} 10'$ E.

(E. f. S. Nr. 35/2027 1934. Kort Nr. 250.)

1754. (T). Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Færder Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 22/1523 1936 meddeles, at Taagesignalet ved *Færder Fyr* paa c. $59^{\circ} 02'$ N. $10^{\circ} 32'$ E. først vil træde i Virksomhed den 20. Juli d. A.

(E. f. S. Nr. 22/1523 1936.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1755. Nordsoen. Haaks Fyrskib SSW. Vrag forgæves eftersøgt.

(B. a. Z. Nr. 145/1659. 's-Gravenhage 1936.)

Vraget, der var rapporteret at ligge paa c. $52^{\circ} 44',_5$ N. $4^{\circ} 08',_7$ E., c. 15 Sm SSW. for *Haaks Fyrskib* er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 5/276 1936.)

1756. (T). Holland. Zeegat van Goeree. Beningen. Lystønder midlertidig ombyttet.

(B. a. Z. Nr. 146/1682. 's-Gravenhage 1936.)

Den sorte Lystønde *Nr. 1* og den røde Lystønde *Nr. 5* ud for *Beningen* er midlertidig ombyttet med Spirtønder. c. $51^{\circ} 47'$ N. $4^{\circ} 14'$ E.

1757. Belgien. Ostende Bank. Lys- og Fløjtetønde flyttet.

(A. a. N. Nr. 220. Bruxolles 1936.)

Ostende Bank Lys- og Fløjtetønde paa E.-Kanten af Grunden er flyttet c. 880 m i Retningen 71° til $51^{\circ} 17' 28''$ N. $2^{\circ} 51' 06''$ E.

(E. f. S. Nr. 9/576 1936.)

1758. Belgien. Stroombank. Lys- og Klokketønde flyttet.

(A. a. N. Nr. 220. Bruxelles 1936.)

Stroombank Lys- og Klokketønde paa S.-Kanten af Grunden er flyttet c. 580 m i Retningen 30° til $51^{\circ} 15' 00''$ N. $2^{\circ} 51' 10''$ E.

1759. England. South Goodwin Fyrskib flyttet.

(N. t. M. Nr. 23. Trinity House, London 1936.)

Fyrskibet *South Goodwin* er flyttet c. $\frac{1}{2}$ Sm SSE. i og ligger nu paa c. $51^{\circ} 09'$ N. $1^{\circ} 28'$ E., $3,75$ Sm 86° fra *South Foreland* Fyrtaarn.

(E. f. S. Nr. 25/1701 1936. Kort Nr. 264.)

1760. England. The Downs. Opmaalingsbaaker.

(N. t. M. Nr. 1168. London 1936.)

E. f. S. Nr. 21/1464 1936 udgaar og erstattes med:

Opmaalingsbaaker, forsynet med et stort, sort eller kulørt Flag, er anbragt paa nedennævnte Steder:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| a. 51° 12' 20" N. 1° 30' 00" E. | d. 51° 12' 50" N. 1° 34' 10" E. |
| b. 51° 13' 50" N. 1° 31' 10" E. | e. 51° 14' 40" N. 1° 28' 30" E. |
| c. 51° 13' 10" N. 1° 28' 20" E. | f. 51° 16' 40" N. 1° 35' 10" E. |

Baakerne er ikke oplyst om Natten.

(E. f. S. Nr. 21/1464 1936.)

1761. Skotland E.-Kyst. Forth Floden. Granton N. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1164. London 1936.)

Vraget af en Yacht, hvorfra Masten rager 3 m over Vandet ved Middelvandstand, ligger sunket paa c. 56° 00' N. 3° 13' W., 0,5 Sm 357° fra det grønne, faste Fyr paa *Granton* E.-lige Bølgebryder.**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****1762. (T). Frankrig. Le Havre Anduvning. Lystønde midlertidig forandret.**

(N. t. M. Nr. 1154. London 1936.)

Lystønden paa c. 49° 29' N. 0° 01' E. viser for Tiden hvidt Et-Blink.

1763. England S.-Kyst. Shoreham SE. Grund.

(N. t. M. Nr. 1167. London 1936.)

En Grund med 6,9 m Vand ligger paa c. 50° 48' N. 0° 12' W., 2,87 Sm 137° fra *Shoreham* Blinkfy.**1764. (T). England W.-Kyst. Morceambe Bugt. Lune Lys- og Klokkebaad ombyttes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 20. Trinity House, London 1936.)

Lune Lys- og Klokkebaad paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. vil omkring den 8. Juli 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^s..

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1765. Frankrig. Plateau des Birvideaux. Lystønde inddraget.**

(A. a. N. Nr. 25/1544. Paris 1936.)

Lystønden *Bouée Nord des Birvideaux* paa c. 47° 30' N. 3° 18' W. er permanent inddraget.**1766. Afrika W.-Kyst. Nigeria. Cawthorne Channel. Løb lukket. Baaker og Afmærkning fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1101. London 1936.)

Cawthorne Channel er bleven lukket, og Ledebaakerne og de fem Tønder, Nr. 1—5, er fjernede.Bagbaaken paa *Deadman Island*: c. 4° 27' N. 7° 05' E.Skibe, der skal til *Abonema* kan i Stedet for ovennævnte Løb benytte det afmærkede Løb gennem *Boler Creek*. Maksimumsdybgaende er 4,5 à 4,8 m ved Højvande. Der er Lodstvang.

1767. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Fyrskib. Fyrkarakter forandret.

(N. t. M. Nr. 24/1560. Washington 1936.)

Fyrkarakteren for *Portland Fyrskib* paa c. 43° 32' N. 70° 06' W. er forandret til hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s.

1768. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 1136. London 1936.)

Et Vrag ligger sunket paa c. 41° 30' N. 70° 24' W., c. 5 Sm 25° fra *Cape Poge Fyr*. Vraget er afmærket med en rød Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink, tæt SW. for Vraget.

1769. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Cornfield Point Fyrskib. Radiofyr oprettet. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 1134. London 1936.)

1. Paa *Cornfield Point Fyrskib* paa c. 41° 13' N. 72° 23' W. er oprettet et Radiofyr med Bølgelængde 308 kc/s (974 m). Signalet er: TMT (— — —) etc. sluttende med en kort (1^s) og en lang (5^s) Streg 1/2^m.

Pause	2 1/2 ^m .
Periode	3 ^m .

Den første og den fjerde Streg i Signalet er højere end den anden og tredje.

I klart Vejr afgives i de første 10^m af hver Time TMT (— — —) etc. i 1/2^m hver 3^m.

2. Lufttaagesignalet med Sirene er forandret og afgives, som følger:

Pause	23 s. |	1/2 ^m .
Stød 1 ^s , Pause 1 ^s , Stød 5 ^s	7 s. |	1/2 ^m .
Pause 13 ^s , Stød 2 ^s (10 Gange).	150 s.	2 1/2 ^m .
Periode	3 ^m .	

Radiofyrets 1^s og 5^s Streger afgives samtidig med Lufttaagesignalets 1^s og 5^s Stød.

1770. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 24/1569. Washington 1936.)

Fenwick Island Fyr paa c. 38° 27' N. 75° 03' W. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 3^s, Mørke 2^s.

(E. f. S. Nr. 19/1348 1936.)

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

1771. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Sabine Pass. Sabine Pass Inner Range Forfyr forandret.

(N. t. M. Nr. 23/1510. Washington 1936.)

Sabine Pass Inner Range Forfyr paa c. 29° 44' N. 93° 52',5 W. er forandret og viser nu grønt, fast Lys.

1772. Brasilien. Rio de San Francisco do Norte. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1151. London 1936.)

En sort og hvid, lodret stribet Spidstønde er udlagt paa c. 10° 32' S. 36° 20' W., 5,0 Sm 125° fra *Samóco Fyr*.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

16/1059 *København—Rødbyhavn.* Oplysning om Brændetid for Luftfy.

I. Østersøen.

1936

- 8/467 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
 12/788 *Sverige. Gotland E.-Kyst.* Nør Fyr forandres.
 14/954 *Tyskland. Brüsterort.* Taagesignal forandres. Stormsignalmonst flyttes.
 14/955 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia.* Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 14/1015 *Tyskland. Kielerfjord. Gabelslach NE.* Lystønde udlægges til Øvelsesbrug.
 16/1063 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Skansudde Fyr* forandres.
 16/1064 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Utholmen Fyr* forandres.
 16/1065 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Stenkyrkehuk Fyr* forandres.
 17/1163 } *Tyskland. Lübeck Bugt. Travemünde. Priwall Lødefyr* forandres.
 21/1448 }
 20/1431 *Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib* ombyttes midlertidig.
 21/1447 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde Fyr* forandres.
 21/1449 *Tyskland. Femern. Staberhuk.* Taagesignal oprettes.
 24/1604 *Østersøen. Femer Bælt. Rødby Havn—Femern.* Kabel udlægges midlertidig. Advarsel.
 25/1669 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib* midlertidig ombyttet.
 25/1672 *Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto (Karlö).* Opmaalingsmærker midlertidig udlagt. Advarsel.
 25/1680 *Tyskland. Kieler Bugt.* Lystønder midlertidig udlagt.
 26/1736 *Sverige. Öland. Degerhamn.* Lodsstation nedlægges.
 26/1737 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Burgsvik.* Grund midlertidig afmærket.
 26/1739 *Sverige. Bottniske Bugt. Härnö Fyr.* Taagesignal forandres.
 26/1743 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde* Radiofy midlertidig ude af Virksomhed.

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

1936

- 1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N.* Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
 1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
 1/21 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provsten Fort.* Oliehavn under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.
 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted Batteri* og *Masnede Fort.*
 1/30 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnarbejder. Midlertidig Afmærkning.
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE.* Undervandshindring.
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn.* Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 4/230 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
 7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen.* Besejlingsforholdene ændret.

- 1986
 13/891 } *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet SW. Undervandshindring.*
 14/957 } *Sverige. Sundet. Höganäs Havn. Nye Ledefyr tændes.*
 14/1016 } *Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Tilsanding.*
 17/1165 } *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn. Forarbejder til ny Havn. Ramning af Pæle. Advarsel.*
 25/1681 }
 18/1292 } *Danmark. Sundet. Drogden. Fyrbaake opføres. Drogden Fyrskib flyttet. Lys- og Fløjte-*
 22/1516 } *tønde udlagt.*
 26/1803 }
 21/1453 } *Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö yttre, östra Fyr forandres.*
 22/1517 } *Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Flensburg Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 22/1561 } *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provstens Havn. Midlertidig Afmærkning af Indsejlingen.*
 22/1563 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 24/1663 } *Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr under Bygning. Sejladsforskrift. Advarsel.*
 25/1683 } *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 25/1684 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsvund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning*
 om Dybde.
 25/1685 } *Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 26/1745 } *Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1936
 1/38 } *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*
 1/39 } *Danmark. Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W. Undervandshindring.*
 1/41 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret.*
 Advarsel.
 1/44 } *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*
 1/45 } *Danmark. Limfjorden. Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg. Gennemsejlings-*
 aabning midlertidig formindsket. Tider for Gennemsejling.
 1/46 } *Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.*
 9/569 } *Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag „Kaj“. Advarsel.*
 12/802 } *Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.*
 13/894 } *Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.*
 16/1034 }
 18/1251 } *Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 18/1252 } *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*
 19/1379 } *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Jernbanebro. Brooverbygning fjernes.*
 Advarsel.
 21/1456 } *Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Forestaaende Havnearbejder. Æn-*
 24/1621 } *dringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.*
 25/1691 }
 26/1751 }
 22/1523 } *Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Færder Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.*
 26/1754 }
 22/1524 } *Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjorden. Okso Fyr. Taagesignal sættes ud af Virksomhed.*
 25/1688 } *Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib midlertidig ombyttet.*
 25/1689 } *Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
 25/1692 } *Danmark. Limfjorden. Hals Barre W. Lystønde. Dybde aftaget.*
 25/1693 } *Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning.*
 26/1752 } *Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Fløjtetønde midlertidig inddraget.*
 26/1804 } *Danmark. Kattegat. Vrag „Dagfinn“ afmærket.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1936
 1/48 } *Nordsøen. Doggerbank. E.-Side. Vrag. Advarsel.*
 8/486 }
 1/56 } *Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.*
 1/57 } *England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.*
 1/58 } *England. Humber. Grundt Vand.*
 1/59 } *Skotland. Firth of Forth. North Carr Rock. Forsøgsløstønde med Taageknaldsignal flyttet.*
 1/60 } *Skotland. Firth of Forth. Leith. Boreoperationer.*
 10/639 } *England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet.*
 20/1408 } *Holland. Terschellingebank Fyrskib ombyttes.*
 21/1462 } *Tyskland. Sild. Rotekliff Hovedfyrt forandres.*
 23/1580 } *Danmark. Knudedyb (Fanø). Bombekastning. Skydeøvelser. Advarsel.*
 25/1703 } *England. Smith's Knoll Fyrskib ombyttes.*
 25/1704 } *England. Withersea. Fyr forandres.*

Island og Færøerne.

- 1936
 1/66 *Island. Fazaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.*
 1/68 *Island. Fáskrúdsfjörður. Hafnarnes Fyr midlertidig slukket.*
 1/69 *Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.*
 17/1179 *Færøerne. Borda. Klaksvig. Havnearbejder. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1936
 1/82 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/83 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/84 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*
 1/85 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.*
 1/86 *Danmark. Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.*
 1/88 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/89 *Danmark. Stednavne rettes i danske Søkort.*
 1/92 *Færøerne. Vejmelding pr. Radio.*
 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselsstationer.*
 2/147 *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelige Oplysninger angaaende Miner.*
 12/859 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibaruter. Ispatrouilletjenesten genoptages.*
 13/932 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 15/1054 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1936. Midlertidige Mærker for Søopmåling og Triangulation. Advarsel.*
 16/1115 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.*
 16/1116 *Tyskland. Norddeich. Oceanvejmeldinger.*
 17/1210 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 18/1290 *Danmark. Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.*
 18/1291 *Britiske Øer. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*

1773. **Brasilien. Rio de Janeiro. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 24/2554. Berlin 1936.)
Et Vrag ligger sunket paa c. $22^{\circ} 54' S.$ $43^{\circ} 12' W.$, 2,4 Sm 250° fra *Feiticeiras* Fyr.
1774. **Brasilien. Rio Grande do Sul Munding. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1150. London 1936.)
Paa *Molhe Este* er paa c. $32^{\circ} 10' S.$ $52^{\circ} 05' W.$ oprettet et Taagesignal, der giver To-Stød med Diafon.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1775. **Italien. Capo Vado. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. 184/490. Genua 1936.)
Capo Vado Fyr paa c. $44^{\circ} 15' N.$ $8^{\circ} 27' E.$ viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s . Synsvidde: c. 19 Sm.
1776. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Procida. Punta Pioppetto. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 182/479. Genua 1936.)
Punta Pioppetto Fyr paa c. $40^{\circ} 46' N.$ $14^{\circ} 01' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $9,5^s$, Synsvidde: 14 Sm.
1777. **(T). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Fiumara Grande. Fyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 182/480. Genua 1936.)
1. *Fiumara Grande* Fyr paa c. $41^{\circ} 45' N.$ $12^{\circ} 13' E.$ vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,35^s$, Mørke $2,65^s$, Blink $0,35^s$, Mørke $2,65^s$, Blink $0,35^s$, Mørke $8,65^s$. Lysevne: $30,5$ Sm.
Under Forandringen af Fyret er tændt et Hjælpefyrt, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,38^s$, Mørke $2,12^s$, Blink $0,38^s$, Mørke $2,12^s$, Blink $0,38^s$, Mørke $9,62^s$. Synsvidde: c. 12 Sm.
2. Bifyret, der viser rødt Et-Blink hver 5^s , er for Tiden slukket.
1778. **Sicilien. Tyrenske Hav. Capo Cefalu. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 184/494. Genua 1936.)
Capo Cefalu Fyr paa c. $38^{\circ} 02' N.$ $14^{\circ} 02' E.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,22^s$, Mørke $4,78^s$. Lysevne: c. 35 Sm.
(E. f. S. Nr. 24/1654 1936.)
1779. **Sicilien. Porto di Siracusa. Ledefyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 182/482. Genua 1936.)
1. *Caderini* Fyr paa c. $37^{\circ} 03' N.$ $15^{\circ} 17' E.$ er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys 4^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 12 Sm. Iøvrigt uforandret.
2. *Carrozzeri* Fyr er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 11 Sm. Iøvrigt uforandret.
1780. **Italien. Adriaterhavet. Triest Bugt. Porto di Isola. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 186/502. Genua 1936.)
Punta Gallo Fyr paa c. $45^{\circ} 32' N.$ $13^{\circ} 39' E.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: $7,2$ m. Synsvidde: 10 Sm.

1781. Tyrkiet. Dardanellerne Anduvning. Tavshan Adasi. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 59. Istanbul 1936.)

Paa Øen *Tavshan Adasi* er paa 39° 56' 00" N. 26° 04' 20" E. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, 3 Blink (kort, langt, kort) hver 15^s. Flammens Højde: 45 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt Taarn med Fyrvogterbolig. Fyret lyser rødt mellem Pejl. 355° og 40°.

1782. Tyrkiet. Dardanellerne. Morto. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 59. Istanbul 1936.)

Paa Grunden *Morto* er paa 40° 02' 42" N. 26° 13' 00" E. tændt et Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 6,3 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvidt Betontaarn. Fyret er ubevogtet.

1783. Tyrkiet. Dardanellerne. Ak Bash. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 59. Istanbul 1936.)

Paa Grunden *Ak Bash* er paa 40° 13' 10" N. 26° 26' 00" E. tændt et Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 6,3 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvidt Betontaarn. Fyret er ubevogtet.

1784. Rusland. Sorte Hav. Bug Floden. Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1146. London 1936.)

Forfyret paa c. 46° 45',5 N. 31° 50' E. er forandret og viser nu grønt, fast Lys. Saavel Forfyret som Bagfyret er ubevogtede.

1785. Tyrkiet. Lilleasiens S.-Kyst. Kaledonia. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 59 og 60. Istanbul 1936.)

1. Paa *Kap Kaledonia* er paa 36° 12' 45" N. 30° 28' 00" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 227 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt Betontaarn.

2. Paa 36° 12' 00" N. 30° 27' 00" E. er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 54 m. Synsvidde: 3 Sm. Betonunderbygning.

1786. Tyrkiet. Lilleasiens S.-Kyst. Adrasan. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 59. Istanbul 1936.)

Paa Toppen af Klinton *Adrasan* er paa 36° 17' 30" N. 30° 32' 40" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink (kort, langt) hver 15^s. Flammens Højde: 45 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt Metaltaarn.

1787. Libyen. Punta Tagiura. Fyr tændes.

(A. a. N. Nr. 187/514. Genua 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes uden nærmere Meddelelse paa *Punta Tagiura* paa 32° 53' 45" N. 13° 23' 18" E. et nyt Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 15 Sm. Sort- og hvidternet Taarn.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**1788. Forindien W.-Kyst. Bombay. Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 1092. London 1936.)

Den sorte og hvide, vandret stribede Lystønde paa c. 18° 55' N. 72° 51' E., ved N.-Enden af *Middle Ground*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1½^s.

(E. f. S. Nr. 31/1892 1936.)

1789. Italiensk Somaliland. Obbia Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 187/512. Genua 1936.)

Obbia Fyr paa c. $5^{\circ} 21' N.$ $48^{\circ} 32' E.$ er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 5^s , Mørke 5^s .**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****1790. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Rio Øhav. Penjaboeng Stræde. Grunde.**

(B. a. Z. Nr. 94/1045. 's-Gravenhage 1936.)

I *Rio Øhav* er fundet nedennævnte Grunde:

- a. $1\frac{1}{4}$ m Sand og Sten paa $0^{\circ} 42' 40'' N.$ $104^{\circ} 11' 40'' E.$
- b. $\frac{1}{4}$ m Sand og Mudder paa $0^{\circ} 41' 27'' N.$ $104^{\circ} 15' 27'' E.$
- c. $\frac{3}{4}$ m Sand og Sten paa $0^{\circ} 41' 15'' N.$ $104^{\circ} 15' 07'' E.$

Mellem sidstnævnte Grund og Kystrevet ved Øen *Galang Baroe* har der dannet sig en Mudderbanke, der er tør ved Lavvande, og som strækker sig langs Kysten til c. $0^{\circ} 41' 20'' N.$ **1791. Siam Bugt. Malacca Halvø E.-Kyst. Bandon Bugt Anduvning. Sandbanke.**

(N. t. M. Nr. V/81. Bangkok 1936.)

En Sandbanke med en mindste Dybde af c. $1,8$ m ligger paa $9^{\circ} 33' 10'' N.$ $99^{\circ} 21' 45'' E.$ Banken, der nærmest er cirkelformet, har en Diameter paa c. 212 m.**1792. Filippinerne. Mindanao. Iligan. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1149. London 1936.)

Paa $8^{\circ} 13' 45'' N.$ $124^{\circ} 14' 00'' E.$ er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flamens Højde: 11 m. Synsvidde: 7 Sm.**1793. Filippinerne. Luzon. Manila Havn. Karantæne Ankerplads.**

(N. t. M. Nr. 1116. London 1936.)

Karantæne Ankerpladsens Grænser er, som følger:

En Linie fra det grønne Blinkfyr paa den S.-lige Bølgebryder paa $14^{\circ} 34' 20'' N.$ $120^{\circ} 57' 20'' E.$ c. $0,76$ Sm i Retningen 241° til en Lystønde, derfra $0,55$ Sm i Retningen 180° og derfra i Retningen 59° til det røde Blinkfyr paa den S.-lige Bølgebryder.**1794. Kina SE.-Kyst. Chi-lang Point. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 134. Shanghai 1936.)

Vraget af Motorskibet „*Shoun Maru*“ ligger sunket paa c. $22^{\circ} 36' N.$ $115^{\circ} 35' E.$, $3,4$ Sm 164° fra *Chi-lang Rock* Fyr. Vraget er ufarligt for Overfladesejlad.**1795. Kina E.-Kyst. Sin-kia-mun SE.-lige Anduvning. Skær.**

(N. t. M. Nr. 133. Shanghai 1936.)

Et Skær med $0,6$ m Vand findes paa c. $29^{\circ} 55' N.$ $122^{\circ} 19' E.$, $1,3$ Sm $81\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Lau-shi-san (Liwan Island)*.**1796. Korea E.-Kyst. Gaiko Ko. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1148. London 1936.)

Nedennævnte Grunde findes i de vedføjede Afstande og Retninger fra Triangulationsmærket ($88,1$ m) paa *Hoto San*, der ligger paa c. $35^{\circ} 26' N.$ $129^{\circ} 22' E.$:

- a. $3,1$ m, $1,12$ Sm 347° .
- b. $6,1$ m, $0,76$ Sm 353° .

- 1797. Korea E.-Kyst. Urusan Wan Indløb. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1148. London 1936.)
Nedennævnte Grunde findes i de vedføjede Afstande og Retninger fra Fyret paa *Hogyo Shin* Bølgebryder, der ligger paa c. 35° 29' N. 129° 26' E.:
a. 9,5 m 1,16 Sm 226°. c. 4,5 m 0,65 Sm 138°.
b. 6,1 m 0,44 Sm 164°.
- 1798. Korea E.-Kyst. Urusan Ko. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1148. London 1936.)
Nedennævnte Grunde findes i de vedføjede Afstande og Retninger fra Triangulationsmærket (46,9 m) paa *Sekino Matsu*, der ligger paa c. 35° 31' N. 129° 23' E.:
a. 3,7 m, 0,24 Sm 48°. c. 5,2 m, 0,46 Sm 111°.
b. 4,9 m, 0,45 Sm 68°. d. 3,1 m, 0,51 Sm 123°.
- 1799. Sibirien. Castrics Bugt. Alexandrovski Red. Skær.**
(N. t. M. Nr. 1132. London 1936.)
Et Skær med mindre end 1,8 m Vand ligger paa c. 51° 28' N. 140° 47' E., 0,9 Sm 102° fra *Klikoff Point* Forfyr.
- 1800. Japan. Honshu S.-Kyst. Susami. Fyr ødelagt.**
(N. t. M. Nr. 1115. London 1936.)
Fyret paa c. 33° 33' N. 135° 29' E. er ødelagt.
- 1801. Australien. Victoria. Yarra Floden Indløb. Baake flyttet.**
(N. t. M. Nr. 1049. London 1936.)
Baaken ved Indløbet til *Yarra* Floden er flyttet c. 0,7 Sm i Retningen 140° og staar nu paa 37° 51' (10") S. 144° 54' (30") E., 357 m 320° fra det røde Fyr med En-Formorkelser paa N.-Siden af Flodens Munding.
- 1802. Marianerne. Guam eller Guahan Island. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1176. London 1936.)
Ritidian Point Fyrs Synsvidde er nedsat fra 12 til 9 Sm. Fyret er synligt fra 111° til 233°. c. 13° 39' N. 144° 51' E.

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:

- T Supplement No. 4 to Bay of Biscay Pilot.
T Supplement No. 1 to South Indian Ocean Pilot.
R 2045 England, South coast. Owers to Christchurch.

Sverige:

- N 252 Osternsjön, Arkö—Stora Alö med Specialkort over Valdemarsvik.
† 63 Osternsjön, Landsort—Häradsjär.

Finland:

- R 47 Marjanicemi—Oulu.
R 48 Ulkokrunni—Tornio.

Tillæg.

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

1803. Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Kontrolafstrygning foretaget. Handelsministeriet har den 23. Juni d. A. ladet foretage en Kontrolafstrygning i den gravede Rende i *Drogden*. Det afstrøgne Omraade omfatter Renden mellem $55^{\circ} 35' 02''$ N. og $55^{\circ} 35' 26''$ N.; d. v. s. c. 400 m paa hver Side af Linien mellem Lystønderne 3 og B og er afstrøget til en Dybde af 8 m, uden at nogen Hindring er paatruffet.

1804. (T). Danmark. Sundet. Drogden. Sænkekasse til Drogden Fyr anbragt paa Plads.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 18/1292 1936 meddeles, at Sænkekassen til *Drogden* Fyr nu er anbragt paa Plads paa $55^{\circ} 32' 11''$ N. $12^{\circ} 42' 56''$ E.

Efter Mørkets Frembrud belyses Sænkekassen af flere klare Lanterner anbragt langs dens Overkant.

Under Taage og usigtbart Vejr afgives fra Sænkekassen Taagesignal med Tyfon, Et-Stød hver 30^s.

(E. f. S. Nr. 18/1292 1936. Kort Nr. 285, 249, 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 280. Fyr-Fort. Nr. 300 A.)

1805. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Havn. Oplysning om Broer.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 53/3092 1935 og 1/29 1936 meddeles:

a. Midlertidigt Reglement for Passage gennem den nye Vej- og Jernbanebro over *Masnedsund* af 22. December 1935 er ophævet. Samtidig er det gamle Reglement af 1930, der nu gælder for begge Broer, atter traadt i Kraft.

b. Interimsbroen er fjernet.

c. Klappen i den nye Bro holdes som Regel aaben om Natten.

d. Signalerne vedrørende Aabning og Lukning af Broerne afgives fra den gamle Bro.

Masnedsund Havn: c. $54^{\circ} 59',8$ N. $11^{\circ} 53',7$ E.

(E. f. S. Nr. 53/3092 1935 og 1/29 1936. Kort Nr. 301, 291, 299 og 279. Danske Lods, Side 525. Tillæg Nr. 3, Side 75. Havnelods, Side 139.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1806. Danmark. Kattegat. Vrag afmærket.

Vraget af Motorgaleasen *Dagfnn* ligger sunket paa $56^{\circ} 50'$ ($30''$) N. $11^{\circ} 12'$ ($15''$) E. i 12,6 m Vand. 2 Master rager henholdsvis 8 og 6 m over Vandet. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink og en Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt henholdsvis 70 og 40 m SW. for Vraget.

1807. (T). Danmark. Kattegat. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig upaalidelig.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1735 1936 meddeles, at *Moselgrund* Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 03'$ N. $10^{\circ} 51'$ E. atter er tændt, men brænder med upaalidelig Fyrkarakter. Den vil snarest blive bragt i Orden.

(E. f. S. Nr. 25/1735 1936.)

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

1808. (T). England S.-Kyst. Falmouth Andvning. Undervandshindringer midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 1181. London 1936.)

Undervandshindringer, der er afmærket med Tønder, er midlertidig udlagt inden for en Radius af $0,6$ Sm fra Pladsen c. $50^{\circ} 05' N.$ $5^{\circ} 00' W.$, $3,8$ Sm 172° fra *St. Anthony Point* Fyr. Hindringerne vil være udlagt i et Tidsrum af c. 4 Uger.

1809. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Bar Fyrskib genudlagt.

(N. t. M. Nr. 1180. London 1936.)

Bar Fyrskib paa c. $53^{\circ} 32' N.$ $3^{\circ} 20' W.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 18/1260 1936.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

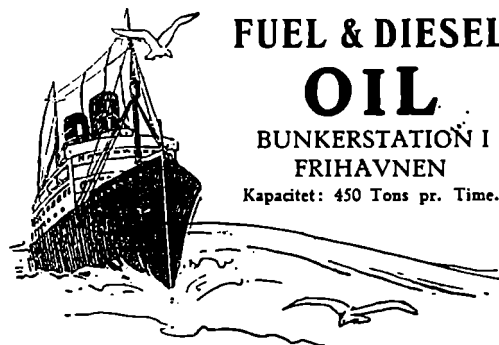
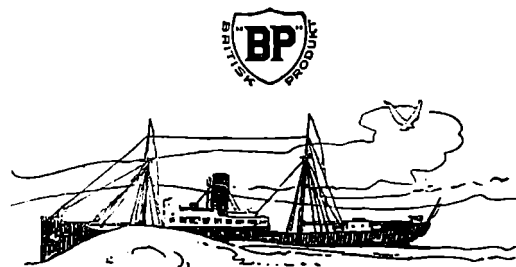
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 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
**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **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.

+ 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 Fløjtetænder 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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger 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 Kafen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 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 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 Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteafartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser, eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25—2,75 Kr. pr. Ton. Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 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. Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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 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. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. 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. Lodsar ved Havnen og i Fyrskløbet »Løpgrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Blergningsdampere 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, Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, ufornød. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt 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 hele Havnen rundt, Køhøllingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra 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.

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. 8 Ordrup 3096

Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 28

TORSDAG 9. JULI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FOLKENES FORBUND

Folketorbandet i Genève er selvfølgelig i Øjeblikket Genstand for hele Verdens Opmærksomhed. Det nytter ikke at bestride Faktum, Forbundets Prestige er ikke stor længere. Det har maattet kapitulere, og de mange Fraser dækker blot over Kendsgerningerne. Hvad vi gaar i Møde, er vanskeligt at sige, men et foreløbigt Resultat kan noteres: Sanktionerne forsvinder for næppe mere at genopstaa.

De Stater i Europa, der ikke har Stormagts-Interesser, ønsker nu ganske naturligt at faa Klarhed over deres Stilling, deres Forpligtelser og deres Risiko inden for Forbundets Rammer. Til Opnaaelsen heraf har de syv »neutrals Stater«, Danmark, Norge, Sverige, Finland, Holland, Spanien og Schweiz offentliggjort en Fællesudtalelse.

De ønsker at vide, hvor de staar, og i hvilken Grad de Forudsætninger, under hvilke de paatog sig de Forpligtelser, Pagten indeholder, stadig er til Stede. De har været tro mod Pagten og deres Forpligtelser, men den Udstrækning, i hvilken Pagten skulde anvendes og Forpligtelserne paalægges, har faktisk været afhængig af Drøftelser andre Lande imellem.

Der maa sikkert findes helt nye Metoder, hvis Folkeforbundet fortsat skal bestaa.

Alligevel — Folkenes Forbund er — trods Nederlag, trods Svaghed, trods Ufuldkommenhed — dog af en saadan Karakter, en saadan Nødhjælp til Skabelse af et Retssamfund, at ingen vil vove at slippe det. Og i Forbindelse hermed maa ses de Udtalelser, som en af Folkeforbundets mest trofaste Venner, den danske Udenrigsminister, Dr. P. Munch, fremsatte i Delegeretforsamlingen i Genève, Udtalelser, der vakte almindelig Anerkendelse og Bifald:

Et af de vigtigste Forhold, der i de senere Aar har vanskeliggjort international Forstaaelse og Samarbejde, er den kommercielle Krigstilstand, der i Selvforsyningens Navn og paa Grundlag af Valutavanskelighederne har udviklet sig mellem Staterne, og som har ført til svingende Mønt, Toldafgifter af prohibitiv Karakter, Præferencetold, Kontingenter, Devisekontrol o. s. v. En Overgang til en nogenlunde fri Omsætning er, efter at disse Systemer har fæstnet sig, overmaade vanskelig. Men Folkeforbundet maa fastholde, at den friest mulige Omsætning mellem Landene er Maalet, og det maa, indtil dette naas, være dets Opgave at bidrage til, at Ulemperne ved de bestaaende Forhold begrænses mest muligt, og at de Aftaler, hvorpaa Handelsomsætningen mellem Staterne nu bygges, lægges til rette med det Formaal atter at øge den dybt sunkne Omsætning mellem Landene. Efter den mislykkede økonomiske Konference i 1933 har Bestræbelserne derfor maattet ligge stille. De bør snarest muligt genoptages. De er af saa omfattende og betydningsfuld Karakter, at det maa anses for nødvendigt at styrke og udvikle de Forbundsorganer, der arbejder hermed.

Tre Hovedopgaver: Skabelsen af et fast Møntgrundlag for Verdenshandelen, de bestaaende Aftalers Tillem্পning med forøget Omsætning for Øje og Tilvejebringelse af Tryghed med Hensyn til Adgangen til Køb og Salg i Raastoflandene bør ufortøvet tages op.

Del er Udtalelser, der forhaabentlig øver deres Virkning.

DE NORDISKE LANDES HANDELSFLAADER

Norges Handelsflaade har i det forløbne Halvaar ifølge Det norske Veritas Statistik haft en Nettoafgang af 11 Skibe, men en Nettotilgang paa 22,187 Tons brutto. Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 18 Skibe og 28,993 Tons, medens Motorskibsflaaden er øget med 8 Skibe og 51,363 Tons brutto.

Af nybygget Tonnage er tilkommet 68,069 Tons Brutto, heraf 4 Tanskibe paa 34,355 Tons. Der er indkøbt fra Udlandet 14,181 Tons ældre Tonnage.

14 Fartøjer paa tilsammen 19,351 Tons er forlist, 22 Fartøjer paa 35,551 Tons er solgt til Udlandet og 2 Dampskibe paa 5,161 Tons er ophugget.

Sveriges Handelsflaade har i det forløbne Halvaar haft en Nettoafgang af 10 Fartøjer og 25,671 Tons Brutto. Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 17 Fartøjer og 21,672 Tons. Antallet af Motorfartøjer er øget med 7, men Motorskibstonnagen er gaaet tilbage med 3,999 Tons.

Af nybyggede Skibe er tilkommet 3 paa tils. 2,590 Tons. Der er fra Udlandet købt 13 ældre Fartøjer paa tilsammen 8,447 Tons og solgt til Udlandet 21 Fartøjer paa tilsammen 32,665 Tons. To Skibe paa tilsammen 1,990 Tons er forlist og 3 Skibe paa tilsammen 2,053 Tons er ophugget.

Danmarks Handelsflaade har i det forløbne Halvaar haft en Nettotilgang af 5 Fartøjer og 12,767 Tons Brutto. Dampskibsflaaden er gaaet tilbage med 4 Fartøjer og 14,385 Tons, Motorskibsflaaden har en Forøgelse paa 9 Fartøjer og 27,152 Tons.

Af nybygget Tonnage er tilkommet 26,575 Tons og af ældre Tonnage indkøbt fra Udlandet 9,074 Tons. Der er til Udlandet solgt 11 Fartøjer paa 18,739 Tons og ophugget 3 Skibe paa tilsammen 4,143 Tons. Inlet Skib er forlist.

Skibe under Bygning og bestilt pr. 1. Juli 1936.

	Norge		Sverige		Danmark	
	Antal	Omtr. Br. Tonn.	Antal	Omtr. Br. Tonn.	Antal	Omtr. Br. Tonn.
I. Under Bygning:						
Dampsk. af Staal..	19	15,502	3	4,300	7	13,760
Motorfartøjer af Staal	4	10,177	21	125,150	23	91,835
do. af Træ og						
Komposit	2	265	—	—	—	—
Tilsammen	25	25,944	24	129,450	30	105,595
Den 1. Jan. 1936 do.	10	16,200	16	89,920	19	63,030
II. Bestilt, men Kolen ikke lagt:						
Dampskibe af Staal	3	5,170	—	—	4	12,275
Motorfartøjer af Staal	2	830	30	181,790	15	91,725
do. af Træ og						
Komposit	—	—	—	—	—	—
Tilsammen	5	6,000	30	181,790	19	104,000
Den 1. Jan. 1936 do.	8	10,720	20	107,710	18	53,060
Total	30	31,944	54	311,240	49	209,595
Den 1. Jan. 1936 do.	18	26,920	36	197,630	37	116,090

KONJUNKTURERNE

De politiske Begivenheder maa naturligvis udøve deres Virkning paa Konjunkturudviklingen, og dog kan man sige, at mens alt — politisk set — tegner sig mørkt, er dette ikke Tilfældet for Konjunkturernes i Almindelighed.

Den amerikanske Konjunktur peger saaledes mod en klar Bedring. Produktionen af en Række Produkter er steget stærkt. Raajern, som i Januar—April i Fjor steg fra 1,5 til 1.8 Millioner Tons, er i Aar i samme Tidsrum steget fra 2.1 til 2.7 Mill. Staalproduktionen, som i Januar—Maj i Fjor gik ned fra 2.9 til 2.7 Mill. Tons, er i de samme Maaneder i Aar øget fra 3.1 til 4.1 Mill. Bomuldsproduktion, Automobilproduktion o. s. v., overalt meldes om Stigning. Selvfølgelig er saa ogsaa Beskæftigelsestallet steget, saaledes at Tallet for April i Aar var 98.5 pCt. af Beskæftigelsen i Aarene 1923—25 mod 82.9 pCt. i April i Fjor. Ogsaa Udenrigshandelen viser god Fremgang.

Konjunkturudviklingen i England maa ligeledes betegnes som tilfredsstillende. Produktionen indenfor Industrien er steget og det fulde Produktionsindeks for første Kvartal viser en ny Højderecord med 121 mod 112 i første Kvartal i Fjor og 105 i det tidligere Rekordaar 1929. Bedringen afspejler sig ogsaa klart i Arbejdsløshedstallene; der var i Maj i Aar 1.7 Million Arbejdsledige mod 2.05 Million i Fjor ved samme Tid og 2.82 Million i Maj 1932. Den voldsomme Stigning i Produktionen afspejler imidlertid ikke i Tallene for Udenrigshandelen, selv om de viser nogen Bedring fra i Fjor; de er stadig adskillig lavere end i 1929. Importværdien er siden Maj i Fjor forøget fra 59 Mill. £ til 63.5 Mill. for Maj i Aar. Eksportværdien er samtidig steget fra 35.2 Mill. i Maj i Fjor til 36.4 Mill. i Aar, men i Maj 1929 udgjorde den 67.4 Mill., saa der er en lang Vej igen.

De tyske Konjunkturer viser ogsaa en fortsat Fremgang. Produktionen af de vigtigste Raavarer viser ultimo April en Stigning paa omtrent 30 pCt. sammenlignet med i Fjor, og Produktionstallet nærmer sig stærkt Rekordåret 1929. Arbejdsløsheden er sunket fra 2.16 Million 1. Januar til 1.70 Mill. ultimo Maj.

I samme Tidsrum i Fjor var en Nedgang fra 2.32 Mill. til 2.05 Mill. Udenrigshandelen viser ogsaa en svag Bedring, men afspejler klart Tysklands Selvforsyningspolitik. Efter at man i Fjor havde haft et betydeligt Importoverskud i flere Maaneder, er det for samtlige Maaneder i Aar lykkedes at skabe et Eksportoverskud som Følge af de lave Importtall. Fra Maj i Fjor til Maj i Aar er saaledes Eksportværdien steget fra 337 Mill. RM til 372 Mill. RM., mens samtidig Importværdien er steget fra 333 til 337 Mill. Kr.

Selv for Frankrigs Vedkommende ligger Produktionstallene højere end Aaret før, og Produktionsoverskudet, som i Fjor konstant laa paa 73 i Aarets første 8 Maaneder er steget fra 77 ved Aarsskiftet til 78 ved første Kvartals Slutning. Udenrigshandelen viser en bedrøvelig Udvikling, idet Eksportværdien, som for April i Fjor androg 1.34 Milliard Francs, i samme Maaned i Aar er reduceret til 1.19 Milliard Francs. Derimod viser Importværdien en Stigning i samme Maaned fra 1.70 Milliard i Fjor til 2.14 Milliard i Aar.

Det er Tal, der mere end mange Ord karakteriserer Situationen.

SUBSIDIERNES SEJRSGANG

De sidste Meddelelser om Amerikas Statsstøtte til Skibsfarten viser, at man dér som andre Steder gaar videre og videre ad den farlige Vej. Statssubsidier synes i Øjeblikket at være Trunf. Hvor længe

de enkelte Lande, der endnu holder sig fri deraf, kan staa imod, er det store Spørgsmaal.

Men at det er en ødelæggende Vej at gaa ad, synes aabenlyst. For det er klart, at Statssubsidier vil føre til en Nationalisering af Skibsfarten, at Staten bliver den dominerende Faktor, der bestrider Udgifterne, men ogsaa derigennem faar Bestemmelsesretten. Vi ser, hvordan Sovjetrusland efterhaanden byder andre Lande Trods, hvordan »sig selv nok« Principet der fejrer sande Triumfer, og vi maa med en vis Betænkelighed se paa denne Udvikling. Skibsfarten maa ikke blot hævde Frihed for sig selv til sine Dispositioner, men ogsaa for Handelen. Udviklingen i disse Aar gaar bestandig i den forkerte Retning. Skibsfarten kommer i Spændetrøje, Regeringerne i de forskellige Lande bliver det afgørende Element, og dermed er det ude med Selvstændigheden. Det bliver Skatteyderne, der i første Instans faar Lov at betale Udgifterne, men har Staten først faaet Taget om Skibsfartens Strube, slipper den det ikke let, og da er det ude med Friheden.

Subsidierne er og bliver den store Fare — det aldrig ophævede Moment, der kan faa skæbnesvanger Indflydelse paa Udviklingen. Men det er umuligt for de smaa Lande at konkurrere, hvis fortsat en storstilet Statsstøtte sætter ind og forplumrer Forholdet mellem Indtægt og Tab. Vi ser Udviklingen fuldbyrde sig, og vi kan ikke blive træt af at høre vor Røst imod denne Udvikling — men forhindre den, det formaar de smaa Lande ikke. Kun gennem en fornuftig Ko-operation og en Rationalisering, der Dag for Dag rykker nærmere som en bydende Nødvendighed, undgaas det, at Skibsfarten simpelthen overtages af Statsmagten og mister sin Handlefrihed. Saa længe der endnu er en Tillid til det personlige Initiativ og til Erhvervenes Frihed bør man stritte imod. Det er jo muligt, at de Kræfter, der sætter sig imod, er saa stærke, at de kan anvise en Vej, der fører bort fra Statsindgrebet, der til at begynde med har den behagelige Subsidie-Støtte Karakter. Men, efter den søde Kløe kommer den sure Svic. Det gælder ogsaa for Skibsfarten.

SYDAMERIKA OG FRUGTSKIBENE

Sydamerika er jo nok Frugternes Land fremfor S noget. Før eller senere maa selvfølgelig forskellige af de sydamerikanske Landes Interesse for egen Frugttransport vaagne, og Tiden er maaske allerede nu inde.

Det fremgaar i alt Fald af de Meddelelser, der kommer fra Brasilien, og som gaar ud paa, at de brasilianske Myndigheder har vist stor Interesse for et af de moderne indrettede Frugttransportskibe, som Rederiet I. Lauritzen har anskaffet, nemlig »Canadian Reefer«, der i disse Dage har indtaget Ladning i saavel Santos som Rio de Janeiro.

Den brasilianske Landbrugsminister udtalte Ønsket om at se Skibet og blev modtaget af Rederiets Repræsentanter og Skibets Officerer. Med stor Interesse studerede han og forskellige ministerielle Embedsmænd Skibets Indretning, og det forlyder nu, at den brasilianske Regering vil sætte sig i Forbindelse med det danske Værft, Nakskov Skibsværft, hvorfra »Canadian Reefer« og andre af de Lauritzenske Frugtskibe er udgaet, med Anmodning om at faa Tegninger af Skibe af lignende Størrelse og Type til Frugttransport fra brasilianske Havne til Europa.

Det meddeles videre, at den brasilianske Landbrugsminister vil søge en Bevilling til Bygning af flere Skibe til Frugttransport, og der er vel al mulig Sandsynlighed for, at de danske Værfter, der har gjort sig Bygning af disse Skibe til Speciale, vil komme i Betragtning her.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Tramp Shipping Committee i London fører en heroisk Kamp for bedre Forhold i River Plate Farten. Det sidste nye Træk i Kampen er Meddelelsen om en Forhøjelse af Minimalraterne med 6d. per Ton for alle Skibe sluttede efter 6. Juli, dog med den vigtige Undtagelse, at alle de Skibe, der laa klare i River Plate til at laste paa denne Dato, skulde have Tilladelse til at acceptere de gamle Minimalrater. Denne nye Bestemmelse har ikke været uden Virkning paa Befragterne, og en lang Række Skibe, der lales om mellem 30 og 40 Baade, blev befragtede i Slutningen af forrige og Begyndelsen af denne Uge paa Basis af de gamle Minimalrater. Desværre maa en Del af disse Skibe dog vente en længere eller kortere Tid paa Last, saa det er ikke netop Guld, Rederne spinder, men med den Kendsgerning, at saa stort et Antal Skibe er disponerede, følger en Afspænding i Situationen, som skulde medføre et Grundlag for Rederne for at opnaa noget bedre Rater fra River Plate til de uden for Minimalraterangen liggende Destinationer.

Forholdene paa de oversøiske Markeder har iøvrigt ikke undergaaet større Forandringer, men der er dog visse Tegn, der tyder paa noget bedre Efterspørgsel.

De europæiske Markeder er derimod noget mere tilfredsstillende, og specielt paa de for danske Redere saa vigtige Trælastmarkeder synes Tendensen at favorisere Rederne. Der er nu ikke længere Tale om, at Befragterne forsøger at komme under Minimalraterne, tværtimod er det nu Rederne, der er i Offensiven, og Befragterne har for en lang Række Laster maaltet betale over Minimalraterne. Hvis disse Markeder stadig behandles rigtigt af Rederne skulde der være en Basis for en tilfredsstillende Sæson.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende kortfattede Resumé:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Heller ikke i den forløbne Uge har der været meget at gøre fra St. Lawrence for Korn. En enkelt Baad blev sluttet for tidlig Juli Lastning paa Basis af Minimalraterne til UK/Cont., Option Middelhavet. Heldigvis er Tonnagepresset paa dette Marked ikke meget stærkt, og før eller senere vil der blive Efterspørgsel i Europa efter Hvede igen.

Trælast fra Canada fortsætter med at tage Tonnage til Rater mellem 50/- og 57/6d. pr. Std. afhængig af Størrelse, Position, Laste- og Lossepladser etc.

Fra Hudson-Bugten er Befragterne nu igen interesserede i Kartonnage for Aug./Sept. Lastning paa Basis af 2/6d. pr. Qr. til UK.

Northern Range staar stadig i Scrapjernets Tegn. Der blev sluttet 5,000 Tonner til UK. til 12/6d., og flere Baade fik Last til Japan paa Basis af 14/-. Den øvrige Forretning, der gøres paa dette Marked, er af ringe Volumen.

Golfen er stadig aaben for Aug. til Okt. Tonnage for Bomuld til Japan, ligesom der søges Tonnage for Scrapjern til Japan til omkring 14/-. Endvidere spørges der efter Tonnage for Pitchpine til River Plate til \$12:- per Mille.

Sukkermarkedet fra Vestindien er sløjet af. Cuba/UK. betalte 13/9d. fra 3 Lossehavne, og Barbados/UK. eller Continent fik 7,500 Tonner til 13/-, Juli Lastning.

River Plate. Vi har omtalt Forholdene paa dette Marked i Indledningen, saa vi vil paa denne Plads nøjes med at notere, at der stadig er god Efterspørgsel efter Tonnage til de gamle Minimalrater, hvorimod Befragterne ikke viser nogen Interesse for Tonnage paa Basis af de nye Schedulerater. Til Destina-

tioner uden for Minimalraterangen er sluttet flere Baade til Rater omkring 14/- à 14/6d., saavel til Montreal som til Pacific Kysten og Japan.

Syd- & Nordamerikas Vestkyst. Fra Chile er Raten stadig nominel. Peru kan stadig placere Tonnage til UK./Cont. med forskellige Optioner, Basis 18/- UK.

For Nordpacific er der stadig en støt Efterspørgsel efter Tonnage til Østen og Australien. Sidste Slutning var 495,000 Cbft. Baad til Japan til £4,750:-.

Paa Fio. ligger Europa ligger Raten omkring 19/-. Fra Prince Rupert Island søges stadig en Korndamper til UK. til 18/6d., Juli Lastning.

Østen/Indien. Der noteres en enkelt London Ordre for Soyabønner for ult. Juli/første Halvdel Aug. Befragterne antyder nu 22/-, men Rederne holder sig tilbage. Der bliver næppe noget rigtigt at gøre paa dette Marked, førend den nye Høst kommer frem.

Saigon Ris fortsætter Aktiviteten. Der spores en lille Strømning i Raterne, idet der nu anmodes om Tilbud af Aug. Tonnage til 246d. til Dakar og i Havn Bordeaux/Dunkirk Range via Cape.

De øvrige Markeder er uden større Interesse.

Australien. Der sluttedes en enkelt Baad paa Basis af Minimalraten til Europa, og dette Skib maatte til og med »cutte« Størrelsen for at komme til at passe til Ordren. Ertsforretningerne fra Whyalla er uforandrede.

Ny Caledonien/New York noterer 26/-, Juli/Aug.

Sydafrika. Der kan stadig placeres en enkelt Baad for Maj fra Beira til UK./Cont. til omkring 16/-, Befragternes Option Canada til 17/-. Fra Durban noteres forskellige Ertsforretninger til skandinaviske Destinationer, men Befragterne har tilsyneladende Vanskeligheder med at faa passende Tonnage. I hvert Fald er Noteringen ogsaa i denne Uge sat 6d. op, og Mæglerne anmoder nu om laveste Tilbud, hvis denne Rate ikke har Interesse.

Europa. Trælastmarkederne omtalte vi i Indledningen. En detailleret Gennemgang af disse Markeder er vanskelig, da Betingelserne for de forskellige Laster er saa varierende, og hver enkelt Last maa testes, før man kan sige, hvad den er værd.

Kul fra England til Danmark/Østersøen er jævnt støt.

Udgaaende til Middelhavet er der lidt mere Liv, og Raterne ligger ogsaa en Kende bedre. Rotterdam/Vestitalien har betalt 6/-. Derimod ligger Raterne for Kul fra England til River Plate svagere, sidste Slutning var 11/- til Buenos Ayres, hvilket naturligvis ogsaa er en relativ god Rate, hvis Tonnagen ikke skal vente paa hjemgaaende Forretning.

Middelhavet hjemgaaende er meget springende. I enkelte Trades noteres der stadig gode Rater, men italiensk Tonnage gør sig stadig stærkere og stærkere gældende paa disse Markeder, ligesom der ogsaa nu synes at kunne skimtes en Afslutning paa den spanske Sømandsstrike, hvilket altsammen bevirker en vis Forsigtighed fra Befragternes Side.

Donau ligger uforandret. Man venter et temmeligt stort Exportoverskud i Rumænien saavel af Hvede som af Majs, saa der vil utvivlsomt blive noget livligere paa dette Marked længere hen paa Aaret.

Sortehavet ligger roligere. Russerne er stadig aaben for Korntonnage for Aug. Lastning til Continentet til 9/9d., med denne Rate synes ikke at friste Rederne. Ore fra Poli sluttedes til 12/3d., hvilket er 3d. lavere end i sidste Uge. Pigiron Nicolaieff/Japan betalte 15/6d. for Juli/Aug.

Timecharter. Vestindia Markedet er praktisk talt uden Efterspørgsel, og Raterne for Timecharter trip

across, Levering USNH. Tilbagelevering UK./Cont. er langt nede. Værdien af 5,000 Tonner ligger idag næppe over \$1.30.

Stor Dieseltonnage er stadig godt efterspurgt. Stor engelsk Diesel rapporteres f. Eks. sluttet for 12 Maaneder, Levering og Tilbagelevering UK./Cont. til 4/3d., og flere lignende Ordre circulareres.

Polens Handelsflaade

I 1934 befordredes der ialt 962.000 Tons Varer med polske Handelsskibe, hvad der sammenlignet med 1933 betyder en Stigning paa 100.600 Tons. Heraf falder 711.600 Tons paa Udførslen, mod 698.961 Tons i 1933, paa Indførslen 167.600 Tons mod 115.964 Tons i 1933. Af den samlede Transportmængde paa 962.000 Tons befordredes de 664.400 Tons eller 69,08 pCt. med Trampskibe, hvilket sammenlignet med 1933 betyder en Stigning paa 48.408 Tons eller 7,85 pCt.

Denne opadgaende Tendens fortsættes, som det vil ses af nedenstaaende Oversigt, i 1935. I Forhold til 1934 stilledes Transporten sig som følger (i Tons):

Aar	Udførsel	Indførsel	Transit	Ialt
1935	897.550	245.180	54.855	1.197.585
1934	712.394	167.959	82.396	962.749

Stigning (+) resp. Nedgang (÷) i Aaret 1935 sammenlignet med 1934:

+185.156	+77.221	÷27.541	+234.836
29,99%	45,98%	33,40%	24,39%

Den samlede Transport, der andrager ialt 1.197.585 Tons, er en Rekord og ligger 100.000 Tons højere end i Aaret 1932.

Antallet af regelmæssige Skibsfartforbindelser voksede fra 9 i 1934 til 14 i 1935. Det polsk-britiske Skibsfartsaktieselskab oprettede i Slutningen af April Maaned en Linie til Le Havre, med Anløb af Cherbourg, Dover resp. London, som betjenes hver fjortende Dag. Skibsfartselskabet Zegluga-Polska oprettede i Slutningen af August en Linie til Letland, som ligeledes betjenes hver fjortende Dag. Samme Selskab afsluttede September Maaned en Aftale med Svenska Orient Linjen, Gøteborg, angaaende Samsejling paa Ruten til Levanten; paa denne Linie foregaar regelmæssig Trafik i 4 Gange om Maaneden til Havnene Alexandria, Jaffa, Haifa, Piræus, Konstantinopel og i Gang om Maaneden til Havnene Algier, Beyroul, Saloniki og Bourges. I November Maaned indsattes en Dampers paa Fart til Sydamerika, og i Februar d. A. indsattes yderligere en Baad paa Ruten.

De af de regelmæssige Linier udførte Transporter fremgaar af nedenstaaende Oversigt (i Tons):

Aar	Udførsel	Indførsel	Transit	Ialt Tons
1935	189.315	121.638	34.371	345.324
1934	151.196	129.903	17.497	298.596

Stigning (+) resp. Nedgang (÷) i Aaret 1935 sammenlignet med 1934:

+38.119	÷8.265	+16.874	+46.728
25,21%	6,36%	96,43%	15,64%

Størst Fremgang viser Udførslen. Den store Vækst i Transittransporten skyldes navnlig Palæstinalinien.

Skibsfartsselskabernes Andel i Befragtingen paa de regelmæssige Linier fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

Aar	Segluga		Gdynia—Amerika		Ialt
	Polska	Polbryt	Amerika	Palæstina	
1935	221.675	90.545	19.508	13.596	345.324
	64,19%	26,22%	5,65%	3,94%	100%
1934	189.458	88.684	13.630	6.824	298.596
	63,60%	29,53%	4,58%	2,29%	100%

Stigning i 1935 sammenlignet med 1934:

32.217	1.861	5.878	6.772	46.728
17,00%	2,09%	43,12%	99,24%	15,64%

Det fremgaar af Oversigten, at Zegluga Polska har befordret de største Godsmængder, medens Selskabet Polbryt kun har ringe Stigning at opvise, og endelig viser Befordringen paa Linierne Gdynia-Amerika og Gdynia-Palæstina en stærkt opadgaende Tendens.

Varetransporten med Trampbaadene fremgaar af nedenstaaende Oversigt (i Tons):

Aar	Udførsel	Indførsel	Transit	Ialt
1935	708.235	123.542	20.484	852.261
1934	561.198	38.056	64.899	664.153

Stigning (+) resp. Nedgang (÷) i Aaret 1935 sammenlignet med 1934:

+147.037	+85.486	÷44.115	+188.108
26,20%	224,63%	÷66,87%	+28,32%

Trods Nedgangen i Transittrafikken kan der dog fastslås en betydelig Vækst i Totaltransporten. Størstedelen af de udførte Varemængder falder paa Kul, der med ca. 680.000 Tons udgør 9,24 pCt. af den samlede Udførsel over polske Havne.

Ligesom Varebefordringen har ogsaa Personbefordringen laget et ikke uvæsentligt Opsving i 1935 sammenlignet med 1934, idet der i førstnævnte Aar befordredes 41.166 Passagerer mod 30.424 i 1934.

PERSONALIA

60 Aar

Formanden for den alm. danske Skibsførerforening, Kaptajn H. P. Hagelberg, fylder den 10. Juli 60 Aar. Kaptajn Hagelberg, der er født i København, begyndte sin Løbebane ombord paa Georg Stage, fortsatte i Marinen som frivillig Lærling, kom senere i Ø. K. og gik derefter



over som 3. Styrmand i D/S Norden; han blev Løjtnant i Reserven og i 1907 Fører for »M. C. Holm«. I 1915 forlod han Søen for at hellige sig en Række Hverv, der blev ham betroet.

I 1921 overtog Kaptajn Hagelberg Stillingen som Formand i Skibsførerforeningen. Han blev Medlem af Kommissioner og Bestyrelser, som høstede Gavn af Skibsførerforeningens Formands Energi og Forhandlingsevne.

Han har ført sin Forening frem til en smuk Position og er en Mand, der er agtet og vellidt i vide Kredse. Ogsaa vi siger: Til Lykke!

Dødsfald

En af den danske Skibsfarts kendte Mænd, Skibsinpektør A. Chr. Brorsen, er pludselig død, 69 Aar gammel. Han var Sømand fra sin tidligste Ungdom. Omkring Aarhundredskiftet lagde han op for sammen med Direktør Overgaard at grundlægge det nu saa ansete Maskin- og Skibsinpektørfirma i Fredericiagade, der er Skibsinpektør for en Række af vore kendteste Rederier.

Skibsinpektør Brorsen var en meget afholdt Mand, bramfri, gæstfri og reel.

Den danske Konsul i Cardiff, Mr. A. M. Thomas, er død i disse Dage.

Navigationsskolebestyrer G. C. O. Rygger, Marstal, er død, 62 Aar gammel. Han var en usædvanlig afholdt Skoleleder og fulgte altid sine gamle Elever med Interesse.

Udnævnelse

Underdirektør Peter Leth i »De private Assurandører« er blevet udnævnt til Direktør i Selskabet, hvor Dir. Chr. Hvidt stadig er den administrerende Direktør.

Overtagelse

Efter Skibsmægler, Konsul J. Chr. J. Bach's Død har dens Søen, Skibsmægler Franz Bach sammen med sin Broder Chr. Bach overtaget det gamle Firma Adolph Andersens Eftf. i Randers, der videreføres uforandret.

Skibsmægler Franz Bach bestod Mæglerprøven i Foråret 1934 og fik Bestalling 1. April samme Aar.

Firmaet fortsætter Repræsentationen for Willh. Wilhelmssen, Oslo, Norge Mexico Gulf Linien, Oslo, Den Norske Syd-Amerika Linje, Oslo, Svenska Amerika Mexico Linjen og Svenska Orient Linjen, Gøteborg, samt American Scantic Line, New York og Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, Bremen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Maj 1936

I Maj Maaned 1936 er Rotterdam's Havnetrafik i Almindelighed forbleven paa samme Højde med den for April Maaned 1936. Ganske vist er Antallet af ankomne og udgaede Skibe tiltaget, men dette maa udelukkende tilskrives den Omstændighed, at Maj Maaned havde fem Lordage og Søndage, og at Rutefartstrafikken for en stor Del er koncentreret paa begge disse Dage. Den ringe Stigning i Antallet af ankomne og udgaede Liniebaade i Forhold til Maj Maaned 1935 maa tilskrives samme Aarsag. Massegodstrafikken var mindre end i April 1936, men større end i Maj 1935.

Trampbaadene udloshed følgende Ladninger:

	Maj 1936	Maj 1935
Erls	101	70
Korn	38	37
Trælast	39	50
Jordolie	27	23
Kul	30	28
Andre Ladninger ...	59	67

Ialt ankom med mindre Liniebaade 262 (253) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Maj 1935) og med større Liniebaade 126 (119). Yderligere ankom 294 (275) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 272 (255) mindre Linieskibe, 84 (75) større Liniebaade og 266 (190) Trampbaade, heraf 158 (118) med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 45 (37) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 23 (19) Skibe til Rotterdam og 39 (27) til Schiedam.

Skibstrafikken i Maj Maaned 1936 viser en stærkere Stigning i Antwerpen end i Rotterdam, men i Hamborg har den dog været mindre stor.

Rotterdam's Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg var i Maj Maaned 30.52 pCt. (30.87 pCt.) mod 32.10 pCt. i April 1936.

Trafikken paa Rotterdam i Maj

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal	Netto-Tons	med Ladn.	i Ballast
U. S. A.	15	51.753	12	—
Belgien	2	2.278	2	—
Brasilien	1	4.086	1	—
Danmark	20	57.242	13	5
Tyskland	295	406.251	260	39
Estland	6	4.845	6	—
Finland	10	8.857	8	2
Frankrig	56	81.248	46	7
Grækenland	23	52.220	9	10
Storbritannien	159	264.600	128	27
Ungarn	1	2.467	1	—
Italien	22	65.476	23	—
Yugoslavien	9	25.202	5	4
Japan	4	21.864	2	2
Lettland	8	13.480	1	9
Litauen	2	409	2	—
Nederlandene	246	349.414	190	45
Norge	54	111.938	39	13
Panama	3	15.541	3	—
Polen	5	3.052	5	1
Portugal	3	7.695	4	—
Rumænien	2	4.819	—	—
Rusland	7	13.495	4	2
Spanien	12	24.930	11	3
Sverige	69	81.950	52	12
Ialt	1.034	1.678.112	827	181

Ialt udgaaet: 1.008 Skibe.

Skibsfarten paa de nordlige Havne i Sovjetunionen

I Løbet af Maj Maaned er Archangelsk Havn blevet besjlet af 29 Trælasterkibe, hvoraf kun fem sovjetrussiske. Afskibningsplanen for Maj opfyldtes med 102,5 Procent. Ekspeditionen skal have været ualmindelig god. Saaledes blev den engelske Damper »Larissa Partcliff« ekspederet 28 Dage for Fristens Udløb. Afskiberne har i Maj Maaned indtjent 2240 Pund Sterling i »Dispatch«.

For Tiden ligger 16 Skibe under Lastning i Havnen.

Sovjetruslands Trafik paa Belgien steget stærkt

Statistikken over Vareudvekslingen over belgiske Havne for det første Kvartal 1936 giver nogle interessante Oplysninger om Stigningen af Vareudvekslingen med Sovjet. Indførselen fra Sovjetrusland beløb sig til 338,450 Tons mod 159,357 Tons i 1. Kvartal 1935. Udførselen til Rusland er steget fra 28,000 Tons til 69,000. Antwerpens Forbindelse med Rusland udtrykkes i 249,220 Tons mod 100,060 Tons forrige Aar i samme Periode. Denne Stig-

ning skyldes dels den Forøgelse, der er i Handelsforbindelsen, dels i Forøgelse af russiske Transitforsendelser over belgiske Havne. Belgiens Transittrafik fra og til Rusland steg nemlig fra 86,599 Tons til 156,896 Tons.

Afskibningerne fra Leningrad

Ifølge russiske Blade har man for indeværende Sæson planlagt en betydelig Eksport af Støbejern over Leningrad Havn. Fra Navigationens Aabning er der allerede paa 22 Skibe blevet afskibet 25,000 Tons til Sverige, Belgien og Amerika.

For første Gang vil der under indeværende Navigation blive afskibet Traktorer til Udlandet over Leningrad.

Skibsfarten paa de nordlige Havne

Der vil i indeværende Aar blive afskibet 80 Skibsladninger savet Træ fra Soroka Havn, deraf 55 paa russiske og 25 paa udenlandske Skibe.

Der foretages for Tiden store Forbedringer af Soroka Havn. Langs Træestakaden uddybes der betydeligt, ligesom en vis Mekanisering af Arbejdet vil blive indrettet. Arbejderne skal være tilendebragt til den 15. Juni d. A.

Trafikken paa Antwerpen

De nu offentliggjorte statistiske Meddelelser om Trafikken paa Antwerpens Havn i 1935 viser følgende sammenlignet med Aaret før fra de forskellige Lande:

	Antal Skibe		Netto Tonnage Moorsom	
	1935	1934	1935	1934
Britiske	3,049	3,002	5,394,259	5,443,824
Tyske	2,293	2,089	5,944,092	5,135,198
Franske	688	557	1,936,898	1,795,042
Norske	765	661	1,570,091	1,455,996
Hollandske	1,441	1,393	1,360,578	1,203,470
Belgiske	578	542	975,967	996,503
Danske	507	472	798,325	754,242
Svenske	622	504	822,704	642,708
Amerikanske	128	148	544,972	632,808
Japanske	61	70	429,153	463,916
Græske	127	128	380,168	404,517
Italienske	118	106	347,708	349,789
Andre Nationer ..	748	633	1,506,807	1,253,275
Ialt	11,125	10,305	22,041,022	20,531,318

Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Maj Maaned

Antallet af de i Maj Maaned indgaaede Skibe var 477 med 263,160 N.R.T. mod 408 Skibe med 241,602 N.R.T. i April Maaned.

For udgaaede Skibe var Tallet 496 med 272,232 N.R.T. mod 418 med 245,547 N.R.T. i April Maaned.

Af de i Maj Maaned indgaaede Skibe indgik 261 Skibe i Ballast mod 120,342 N.R.T. medens 39 Skibe med 29,493 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Maj 1935 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 363 med 247,857 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 357 med 249,052 N.R.T.

Den danske Tonnage stod som Nr. 2 med 81 Skibe med 47,352 N.R.T. efter Tyskland med 175 Skibe med 65,268 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Danmark	81	47,352
Tyskland	175	65,268
Danzig	9	1,998
England	16	18,387
Estland	10	4,066
Finland	13	12,713
Frankrig	3	3,510
Grækenland	2	5,504
Holland	21	6,552
Italien	1	3,232
Lettland	6	4,629
Norge	34	28,527
Panama	1	437
Polen	28	20,353
Rumænien	1	2,599
Sverige	76	38,033

Flydedok i Brand

Bergens mekaniske Værksteder er blevet hærget af en voldsom Brand, som har ødelagt en Del af en under Bygning værende Flydedok. Den anrettede Skade anslaaes til 3—400,000 Kr.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleoen foretoges i Onsdags en vellykket Prøvetur med Trælast-Dampskibet »Uralmash«, Værftets Byggenummer 620, bygget for Regning Unionen af Socialistiske Sovjet-Republikker.

Skibet er bygget til U.d.S.S.R.s Registers højeste Klasse og er bestemt til Fragt fart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

98 m × 14,6 m × 7,15 m, og Bæreevnen er ca. 4000 ts. dw.

Skibet er forsynet med en Hoveddampmaskine (tre-gangs) og med cylindriske Kedler. Maskineriet udvikler normalt ca. 1500 I.H.K. og giver Skibet en Fart af 10½ Knob.

Skibet er udført til Sejlads i Isfarvande og er derfor særlig forstærket.

Endvidere er der ogsaa i Apteringen taget nøje Hensyn til Ophold i arktisk Klima.

Besætningen, der består af 12 Mand, har rummelige To-Mands-Kamre, ligesom Klubrum, Messer etc. er i moderne Udførelse med alle Indretninger for lange Rejser i de nævnte Farvande.

I Proveluren deltog Repræsentanter for saavel Sovjet-Republikkerne som for Værftet.

Eshjerg Handelsstandsforening

fejrede den 7. Juli sit 50 Aars Jubilæum og har i den Anledning udsendt et smukt udstyret Skrift udarbejdet af Red. P. Koch Jensen. I en meget levende Form gives her en Skildring af de mest begivenhedsrige 50 Aar, nogen Købstad formodentlig kan se tilbage paa, og navnlig de store Matadorers Ditlev Lauritzens, Brunholdts og Pagh's Indsats gøres der Rede for. Et interessant og oplysende Arbejde.

Afstrygning

Handelsministeriet har ladet foretage en Kontrolafstrygning i den gravede Rende i Drogden d. 23. Juni. Det afstrognede Omraade omfatter Renden mellem 55° 35' 02" N. Br. og 55° 35' 26" N. Br., d. v. s. c. 400 m paa hver Side af Linien mellem Lystønderne 3 og B og er afstroget til en Dybde af 8 m, uden at nogen Hindring er paa-truffet.

Danske Rederes Retsværn

Danske Rederes Retsværn har afholdt Generalforsamling. Af Beretningen fremgaar, at der ultimo 1935 var indmeldt 209 Skibe paa tilsammen 365,070 Brutto Tons. I Foreningens 11-aarige Virksomhed er der indkasseret ialt 9,736,934 Kr., heraf 812,559 Kr. i det forløbne Aar. Regnskabet udviser 235,460 Kr. Indtægt og der fremkommer et Underskud paa 33,718 Kr., der debiteres Medlemmerne pr. 1. Juli med 10 Øre pr. Brutto Tons beregnet for de Baade, der har været i Fart i Aaret 1935.

Konsul Chr. Andresen, Generalkonsul H. Gether og Skibsreder A. Kampen genvalgte til Bestyrelsen.

Svensk Fragtstigning i Juni

Svenska Handelsbankens Fragtindeks for Jern viser en Stigning med 2 Enheder til 109 i Kroner og til 63 i Guld. Stigningen er størst for Ind-Fragter, i Gennemsnit 4 Enheder til 95. For Udfragter Enhed til 124.

Kullfragterne er steget mest med 6 Enheder til 84, Kornfragterne med 2 til 105, Træ- og Papirmasse-Fragterne med 1 til henholdsvis 120 og 128. Fra Juni 1935 var Generalindeks 101 i Kroner og 56 i Guld.

Norske Oplægninger

Norges Rederforbunds Opgørelse pr. 1. Juli viser atter Nedgang i Antallet af oplagte norske Skibe. Den 1. Juni var der oplagt 171,890 Tons Dødvægl, den 1. Juli 45 Skibe paa tilsammen 112,985 Tons, altsaa en Nedgang paa 58,905 Tons. For et Aar siden var der oplagt 256,210 Tons. Oplægningen er nu kun 2.1 Procent af den udenrigsgaaende Flaade.

Svendborg Staalskibsværft

Københavns Havnevæsen har ved Svendborg Staalskibsværft bestilt to selvlossende Pramme, der hver skal rumme 250 Kubikmeter. Størrelsen af Prammene bliver: Længden 39 m, Bredden 8,6 m, Dybden 3,18 m, og Prammene skal bygges af Staal og være færdige til Aflevering i Lobet af Januar Maaned 1937.

Stabelafløbning i Svendborg

Fra Svendborg Staalskibsværft er søsat den nye Post- og Passagerbaad, som bygges til Post- og Telegrafvæsenet. Skibet har faaet Navnet »Sønderjylland« og Stabelafløbningen overværedes af Repræsentanter for Postvæsen og Stat.

Stabelafløbningen forløb udmærktet, og den 19 Tons Baad, der er forsynet med en 3 Cyl. Friehs Dieselmotor og maaler: Længde 15 m., Bredder 4.25 m og Dybde 1.5 m, skal anvendes i Kongsmark—Ballum Sluse Overfarten ved Rømø.

Nyt Rederi

Paa et Møde i Svendborg er stiftet et nyt Rederiaktieselskab »J. P. Pedersen«, der betyder en Forøgelse af Skibsreder A. E. Sørensens omfattende Motorskibs-Rederi-

virksomhed. Aktiekapitalen er 75,000 Kr. Formand er Skibsreder A. E. Sørensen og korresponderende Reder S. M. Pedersen, Sejro.

Selskabet har købt tre-mastet Skonnert »Alf« af Marstal, der er blevet forsynet med en 180—200 HK. Volund-Motor og gennemgribende repareret.

Anlæg af Tørdok i Callao

Efter at en Flydedok for 5 Aar siden sank i Callao, har det ikke været muligt at faa doksat Skibe i Peru, hvad der i mange Henseender har været uheldigt. Efter langvarige Overvejelser om hvorvidt man skulde bygge en Tørdok eller bestille en Flydedok, har Regeringen besluttet sig til det første, og nu er Grundstenen nedlagt af Republikken Perus Præsident.

Tørdokken vil blive bygget udenfor den lille Havns Bølgebryder, hvor der vil blive opmudret en Rende 60 Meter bred og mindst 8.22 Meter dyb paa gennemsnitlig Vandstand. Dokken vil faa en Længde af 173.60 Meter udvendig, Mindstebredde 24.12 Meter og gennemsnitlig Dybde 7.92 Meter. Byggetiden er begrænset til 24 Maaned. Udgifterne er 2.5 Millioner Soles og 745,882 Dollars. Soles staar omtrent paa samme Niveau som danske Kroner.

Havnen Rashin i Nord Korea

Den nye Havn Rashin i Nord Korea vil sandsynligvis blive en vigtig Eksporthavn for Soyabønner fra Manchuriet til Europa. En stor Del af disse Skibninger fandt tidligere Sted via Vladivostock, men Ruten via Rashin synes efterhaanden at blive den foretrukne.

Siden sidste Høst skal fem Skibe have indtaget Soyabønnelaster i Rashin for direkte Transport til Europa og ydeligere Skibninger finder Sted i nærmeste Fremtid. Den direkte Eksport af Bønner fra Rashin til Europa er efter sidste Opgørelse 34,012 Tons.

Nyt Kort fra Søkortarkivet

Det kgl. danske Søkort-Arkiv har udsendt et nyt Kort — No. 308 —, denne Gang af Graadyb, der meget tydeligt anskueliggør dette Farvand.

Gennem Helsingør

Nyt nordisk Forlag har udsendt en meget interessant lille, rigt illustreret Bog, skrevet af den fortræffelige Helsingør-Kender Laurids Pedersen, og skildrende Helsingør, den gamle Sundby, gennem Tiderne. Det er en udmærket Vejledning.

Londons Havn skal ombygges

Man har besluttet at ombygge Londons Havn, der — efter hvad der skønnes af de nye Planer — trænger stærkt til en Omlægning og Modernisering. Foreløbig har man tænkt at ofre 12 Mill. £, en anelig Sum i danske Kroner. Arbejdet skal man i Lag med i Aar, og det skal gaa hurtigt.

Aarsagen er først og fremmest, at Havnen trænger til en radikal Modernisering, og for det andet er man nødt til at gøre noget, da Sejladsen paa London er i stærk Stigning, eller som det hedder i de officielle Udtalelser om Planen: i fænomennet Stigning, — ja, sidste Aar naaede man Rekord i Skibstrafik paa Havnen med 60,597,315 netto Registertons.

Det, der først skal laves, er en ny, lang Kaj paa Syd-siden af West India Dock, med vældige Varehuse og Oplagsrum. Adskillige Dokker skal udvides, forsynes med ny Varehuse og Siloer og elektrificeres — elektriske Spor, elektriske Kraner etc., saa naar man omsider bliver færdig med Ombygningerne og Uddybningerne, vil London kunne modtage Verdenhavens Gæster med all round-elektrisk »efficiency«.

»Fram« i Museum

I Oslo har man nu oprettet et specielt Museum for den arktiske Forskning. I den 27 Meter høje Midterhal findes det berømte Polarskib »Fram«, der førte Nansen, Amundsen og Sverdrup ud paa deres berømlige Togter.

I Hallen findes Buster af de tre kendte Nordmænd og Franskmanden Latham.

Supervision of Canal Seamen

Panama Kanalens Direktion har udsendt følgende nye Kundgørelse til alle Redere og Agenter:

In a recent minor accident at Pedro Miguel locks, through the negligence of a Canal seaman a messenger line fouled the propeller of a vessel in transit. The Board of Local Inspectors found the Canal seaman chiefly responsible and recommended that disciplinary action should be taken in his case. The Panama Canal was adjudged responsible for the accident and became liable for the cost of the services of a diver in clearing the line from the propeller. The Local Board also found that the Second Officer of the vessel failed to properly perform his duty in that he did not properly supervise the handling of the messenger line which fouled the propeller.

In this connection, I desire to again invite the attention of owners and masters of vessels to Rules 33 and 41 of the Rules and Regulations Governing Navigation of the Panama Canal and Adjacent Waters. Note that the Canal seamen are placed on board vessels to assist the crews in handling towing lines at locks. It is intended that the ship's officers shall supervise these men in the same way that they do the regular men of the ship's company.

Co. des Transports Isothermiques

De tre nybyggede Frugtmotorskibe »Fort de France«, »Fort Richepanse« og »Fort Royal« — de to første bygget i Odense, det sidste paa Gøtaverken —, som sidste Efteraar maatte overlages af et dansk Selskab, Dampskibsselskabet af 1935, fordi de franske Myndigheder nægtede at lade dem indregistrere under fransk Flag, er nu omsider overtaget af det franske Selskab, der bestilte dem: »Compagnie des Transports isothermiques«, og det danske Flag er strøget paa Skibene.

Skibene er dieseldrevne Frugtskibe med Motorer paa 5100 H. K. og deres Lastevne er 3000 Tons d.w.

Sejlglement for Suez-Kanalen

Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez har udsendt følgende Meddelelse: que le Conseil d'Administration de la Compagnie du Canal de Suez a, dans sa séance de 18 Mai 1936, décidé qu'à partir du 1er juillet 1936 le droit de transit sera diminué

de six pence ou 2,435 piastres égyptiennes, et se trouvera ainsi réduit à:

£ 0.7.0 ou 34,125 piastres égyptiennes par tonne pour les navires chargés, et

£ 0.3.6 ou 17,0625 piastres égyptiennes par tonne pour les navires sur lest.

Som det vil ses, har Kompagniet besluttet fra den 1. Juli d. A. at nedsætte Afgifterne for Gennemsejling af Suez-Kanalen til £ 0.7.0 pr. Ton for lastede Skibe og til £ 0.3.6 pr. Ton for Skibe i Ballast.

Krydseren »Garibaldi«

Firmaet Petersen & Albeck, København, havde som tidligere omtalt af den argentinske Regering købt den 7,000 Tons store udrangerede Krydser »Garibaldi« til Ophugning.

Nu meddeles det, at Petersen & Albeck har videresolgt »Garibaldi« til Ophugningsværftet i Blyth. Det er det samme Ophugningsfirma, som købte de tre store danske Amerikabaade og flere af Det Forenede Dampskibsselskabs gamle udrangerede Skibe. »Garibaldi« kommer saaledes slet ikke til København.

Persien—Europa

Den persiske — iranske — Regering har besluttet at oprette en regelmæssig Dampskibslinie mellem den persiske Golf og enkelte europæiske Havne, bl. a. Istanbul og Batum. Man vil, hedder det, skaffe sig passende Tonnage i England.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleums Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdal«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Activ«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsh.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phonix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 7. JULI 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. Aalborg, ank. Danzig 6.7.
s.s. Aalborghus, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Auro, Thomsen, afg. Durban 2.7.
m.t. Aase Mærsk, pass. Gibraltar 23.6.
s.s. Aase, ank. Rotterdam 27.6.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Manila til Hongkong 7.7. udg.
s.s. Agnete, pass. Dover 24.6.
s.s. Agnete Mærsk, ank. Leningrad 24.6.
s.s. Alabama, afg. Newcastle-on-Tyne 26.6. til River Plata.
m.s. Alexandra, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Alfa, afg. Malta 26.6.
s.s. Algarve, ank. Antwerpen 3.7.
s.s. Alice, pass. Brunsbüttel 25.6.
m.s. Almena, ank. Quebec 23.6.
m.s. Alsia, Heindorn, afg. Port Swettenham til Malacca 8.7. udg.
s.s. Allsund, Clemmen Nielsen, ank. Baltimore 30.6.
s.s. Amalienborg, afg. Bergen 4.7.
m.s. Amerika, Borch, ank. Kbhvn. 25.6.
m.s. Anglo Mærsk, ank. Curacao 15.6.
m.s. Anna Mærsk, ank. San Pedro 22.6.
s.s. Anna, ank. Walkom 26.6.
m.s. Annam, ank. Kbhvn. 6.6.
s.s. Anne, pass. Helsingør 26.6.
m.s. Argentina, ank. Rosario 2.7.
m.s. Arizona, afg. Bahia 19.6. til Las Palmas.
s.s. Arnold Mærsk, afg. Garston 25.6.
m.s. Asbjørn, Bjark, afg. Liverpool 3.7. til Kbhvn.
m.s. Asia, Hansen, pass. Mauritius 30.6.

s.s. Asko, Hansen, ank. Tallinn 29.6.
s.s. Aslaug, ank. London 25.6.
m.s. Asnæs, pass. St. Cathrines Point 7.7.
m.s. Astoria, K. Jensen, afg. Zamboanga 16.6.
s.s. Astrid, Madsen, ank. Bordeaux 3.7.
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Port Said 7.7. udg.

B

s.s. Beira, i Kbhvn.
s.s. Bellona, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. Benedikt, i Kbhvn.-Fyn-Falster Ruten og Limfjords-havnene.
m.t. Bente Mærsk, pass. Christobal 22.6.
s.s. Bergenhus, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Bes, pass. Weck 4.7.
s.s. Betty Mærsk, ank. Lomond N. F. 26.6.
s.s. Betty, pass. Dungeness 1.7.
s.s. Birgit, Vilsmark, ank. Millford Haven 27.6.
s.s. Birgitte, afg. Uuras 26.6. til London.
s.s. Birte, Pedersen, afg. Georgetown 5.7. til Claymont.
s.s. Bodil, pass. Ushant 30.6.
s.s. Bogo, N. Nielsen, afg. Kiel 2.7. til Danzig.
m.s. Boringia, Rasmussen, ank. Ras Mallap 6.7. udg.
m.s. Bornholm, P. H.-Petersen, afg. Macories 2.7.
s.s. Bothal, H. Hansen, ank. Santander 3.7.
s.s. Brasilien, afg. Bergen 1.7.
m.s. Bretagne, M. Hansen, afg. Port Alfred 2.7.
s.s. Bretland, L. P. Hansen, afg. Leningrad 30.6. til Hull.
s.s. Britta, pass. Helsingør 29.6.
s.s. Broholm, ank. Kbhvn. 1.7.
s.s. Brosund, P. L. Hansen, afg. New York 27.6. til London.
s.s. Brynhild, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P. A. Kock*, i Kbhvn.
 m.s. *California*, ank. Frederikshavn 30.6.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Balbon til Panama Kanalen 7.7. udg.
 s.s. *Carmen*, ank. Danzig 26.6.
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Corpus Christie 25.6.
 s.s. *Charkow*, i Kbhvn.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. New Castle N. W. S. 8.7. udg.
 m. s. *Chr. Holm*, forv. ank. Carapito 8.7.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Kingston 5.7. til Montreal.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Archangel 5.7.
 s.s. *Cimbria*, ank. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Cimbria*, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Algiers 26.6. til Kirkcaldy.
 m.s. *Columbia*, S. Norregaard, forv. afg. Rotterdam 7.7.
 s.s. *Cornelia*, afg. Tyne 22.6.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Zeebrügge 27.6. p. R. t. Archangel.

D

s.s. *Dagmar*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, ank. Kbhvn. 7.7.
 m.s. *Danmark*, ank. Avonmouth 8.7.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Tsingtao til Kobe 8.7. udg.
 s.s. *Delaware*, afg. Philadelphia 29.6. til Newport.
 s.s. *Diana*, afg. Kbhvn. 9.7. til Newcastle.
 s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 30.6.
 s.s. *Douro*, i Kbhvn.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Kotka 30.6.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, ank. Barcelona 20.6.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Danzig 25.6.
 s.s. *Egholm*, afg. Danzig 28.6.
 s.s. *Ella*, i Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Svendborg 6.7.
 s.s. *Elie*, Lisberg, pass. Kbhvns. Rhed 4.7. p. R. t. Cardiff.
 s.s. *Ellisabeth M.*, ank. Haukipudas.
 s.s. *Else*, ank. Kbhvn. 22.6. for Eftersyn.
 s.s. *Elsborg*, ank. Huelva 3.7.
 s.s. *Emanuel*, pass. Honningsvaag 5.7. nordg.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Murmansk 29.6.
 m.t. *Emma Mærsk*, pass. Algiers 24.6.
 s.s. *Energi*, pass. Helsingør 4.7. sydg.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, ank. Gdynia 5.7.
 s.s. *Enigheden*, afg. Port Talbot 3.7. til Nørre Sundby.
 s.s. *Erindring*, afg. Fowey 3.7. til Gelle.
 s.s. *Erna*, pass. Gibraltar 29.6.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Hamburg til Antwerpen 7.7. udg.
 s.s. *Eshjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Skelskør 29.6.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, Timecharter.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, ank. Granville 27.6.
 s.s. *Estrid*, afg. Konakri 22.6. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Christobal til London 30.6. hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-Svendborg-Nakskov.
 m.s. *Falstria*, Seier Christensen, ank. Singapore 7.7. hjg.
 s.s. *Fano*, J. Korff, afg. Hungerburg 4.7. til Grangemouth.
 m.s. *Fano*, pass. Kbhvn. 24.6.
 m.s. *Fionia*, ank. Nakskov 23.5.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Kbhvn. 6.7.
 s.s. *Fredensborg*, pass. Vlissingen 6.7.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Nice 5.7.
 s.s. *Freya*, ank. Southampton Water 28.6.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, ank. Gdynia 21.6.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. New York 27.6.
 s.s. *Gerd*, ank. London 23.6.
 s.s. *Gerda*, ank. Marseilles 23.6.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Søxe Ladeplads 6.7.
 m.s. *Gertrude M.*, ank. Manila 8.6.
 s.s. *Gorm*, afg. Newcastle 29.6. til Norfolk.
 s.s. *Grete*, pass. Finisterre 30.6.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, ank. Kovda 5.7.
 s.s. *Guðrun*, pass. Flamborough Hd. 28.6.
 s.s. *Gunhild*, pass. Spurn Hd. 27.6.
 s.s. *Gunver Mærsk*, afg. Tyne 15.6.
 s.s. *Gyda*, ank. Hull 22.6.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Burntisland 6.7.
 s.s. *Hafnia*, afg. Basse-Indre 4.7. til Burntisland.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7. 7. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,55
NEWYORK.....	447,25	AMSTERDAM.....	304,85
BERLIN.....	180,30	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,60	HELSINGFORS....	9,95
ZÜRICH.....	146,45	PRAG.....	18,70
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	85,10

s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Hull 1.7.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 7.7.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Port Lyautey 27.6.
 s.s. *Harald*, afg. Frederikshavn 30.6. til Danzig.
 s.s. *Harriet*, pass. Ushant 30.6.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 27.6.
 m.s. *Henning Mærsk*, pass. Algiers 23.6.
 m.s. *Herdis*, ank. Kbhvn. 12.6.
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Zeebrügge 21.6.
 s.s. *Hilde*, afg. Wiipuri 23.6. til London.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Tarragona 26.6.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Vancouver 1.7. udg.
 m.s. *Indien*, A. Bronér, afg. Buenos Aires 2.7.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Bilbao 6.7. til Middlesbrough.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Sfax 26.6.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Needles 28.6.
 s.s. *Inger*, pass. Dungeness 27.6.
 s.s. *Inger Toft*, pass. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Dundee 5.7.
 m.s. *Ireland*, A. B. Meinertz, reparerer i Kbhvn.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. New Orleans 29.6. til Norfolk.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøavnene.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Swansea 26.5.
 m.t. *Jane Mærsk*, rapp. 57 m. S. Landsens 23.6.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. London 5.7.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Dunkirk 5.7. hjg.
 s.s. *Jenny*, afg. Port Talbot 1.7.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Nr. Sundby 26.6.
 s.s. *Johanne*, ank. Rouen 13.6.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Barcelona 19.6.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Santos 16.6.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, pass. Messina p. R. t. Marseilles 7.7. hjg.
 s.s. *Jutta*, afg. Bristol 20.6.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 1.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerpen 24.6.
 s.s. *Karen Toft*, pass. Kbhvn. 6.7.
 s.s. *Karla*, ank. Casablanca 28.6.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelsk Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Tampico 17.6.
 s.s. *Kentucky*, ank. Kbhvn. 4.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. New York 25.6.
 s.s. *Kirsten*, pass. Skagen 27.6. vestg.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, afg. Leningrad 3.7.
 s.s. *Knud*, ank. Odense 6.7.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Hakon*, i Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.
 s.s. *København*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Hamburg 8.7. hjg.
 s.s. *Laura*, ank. Santos 28.6.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. London 26.6.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Montreal 25.6.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Tarragona 26.6.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Beira 24.6.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Kbhvn. 3.7.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Antwerp 22.6.
 s.s. *Lilian*, ank. Rouen 26.6.
 s.s. *London*, H. I. Hansen, ank. Danzig 2.7.
 m.s. *Louisiana*, afg. Kbhvn. 1.7.
 m.s. *Lundby*, Lund, ank. Kbhvn. 6.7. for Dokning.
 s.s. *Lynæs*, pass. Dunnet Head 4.7.

M

s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, afg. Kbhvn. 7.7. til Gdynia.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



s.s. *Maja*, ank. Bowater 28.6.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, pass. Guardafui p. R. l. Aden 8.7. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Durban 20.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Horsens 5.7.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Marie*, ank. Setubal 30.6.
 m.l. *Marie Mærsk*, rapp. 37 Gr. N. 69 Gr. 30 Min. W. 23.6.
 m.s. *Marocco*, i Fart paa Middelhavet, ank. Lissabon 4.7.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Methil 5.7.
 s.s. *Maryland*, afg. Rosario 7.7.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Lissabon 24.6.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Malacca til Port Swettenham 7.7. hjg.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Dok i Nakskov.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Barry Dock 2.7. til Archangel.
 s.s. *N. C. Monberg*, Jung. J. Spelman, ank. Bayonne 5.7.
 s.s. *Nancy*, afg. Hartlepool 30.6.
 s.s. *Nautic*, pass. Dungeness 23.6.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Piteå 3.7.
 s.s. *Nelly*, pass. Helsingør 30.6.
 s.s. *Neptun*, ank. Goole 21.6.
 s.s. *Nerma*, ank. Marseilles 23.6.
 s.s. *Nevada*, ank. Santos 29.6.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Port Alfred 19.6.
 s.s. *Nidaros*, i Kbhvn.
 m.s. *Niels Mærsk*, afg. San Pedro 9.6.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, pass. Dungeness 27.6.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Yokohama 27.6.
 m.s. *Nordbo*, afg. Port Albani 20.6.
 s.s. *Nordborg*, ank. London 2.7.
 s.s. *Norden*, pass. Delaware Breakwater 11.6.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Aarhus 19.6.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Genoa 24.6. til Philadelphia.
 s.s. *Nordhval*, pass. Lødingen 26.6.
 s.s. *Niels R. Finsen*, forv. ank. Leningrad 7.7.
 m.s. *Nordkap*, afg. New York 27.6. til Boston.
 s.s. *Nordlys*, pass. Lizard 27.6.
 m.s. *Nordpol*, ank. Hilo 13.6.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Dover 29.6.
 m.s. *Normandiet*, K. H.-Petersen, ank. Marseilles 4.7.

O

m.s. *Odensen*, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, afg. Leith 27.6.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Summerside 20.6.
 m.s. *Olympia*, A. Lorensen, ank. New York 23.6.
 m.s. *Oregon*, ank. Nykøbing F. 1.7.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Torrevieja 3.7.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Yokohama til Moji 8.7.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, ank. W. Hartlepool 1.7.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. Bueno Ventura 4.6.
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Kbhvn. 21.6.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Philadelphia 6.6.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hammerhavn 8.7.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, ank. Tynen 5.7.
 s.s. *Primula*, i Leith-Thorshavn-Vestmanø-Reykjavik Ruten.

R

s.s. *Randi*, ank. Genoa 30.6.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.
 s.s. *Riga*, afg. Kbhvn. 7.7.
 s.s. *Rita*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.

s.s. *Rita Mærsk*, ank. Le Treport 25.6.
 s.s. *Reval*, ank. Great Yarmouth 29.6.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Fredericia 4.7.
 s.s. *Rota*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Kap det gode Haab 19.6.
 s.s. *Samsø*, Brockmann.
 s.s. *Scandia*, afg. Hull 29.6. til Aruba.
 s.s. *Scandia*, ank. St. Nazaire 3.7.
 s.s. *Scotia*, pass. Hollenau 6.7. for Rouen.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Dundee 3.7.
 m.s. *Selandia*, Andersen, afg. Macassar til Manzanillo 3.7.
 m.s. *Siam*, Nielsen, afg. Rangoon til Cuba 2.7.
 s.s. *Signe*, ank. Uuras 24.6.
 s.s. *Sigrun*, ank. Esbjerg 3.7.
 s.s. *Silkeborg*, ank. King's Lynn 5.7.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Sunderland 4.7.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Susa 2.7.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Lisbon 29.6. til Montreal.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Baltimore 19.6.
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien 3.7.
 s.s. *Stul*, Nielsen, ank. Porto Rico 5.7.
 s.s. *Stella*, afg. Tocopilla 22.6.
 m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Montreal 6.7.
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Vancouver 6.7.
 s.s. *Stockholm*, P. Hinch, ank. Leith 4.7.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Helsingør 25.6.
 s.s. *Svanhild*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, i Randers.
 s.s. *Soborg*, ank. Antwerp 5.7.
 s.s. *Sonderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sonderjydske Havne.

T

s.s. *Taarnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tucoma*, J. L. Madsen, forv. afg. Three Rivers 15.7.
 m.s. *Tasmania*, H. Barfoed, afg. Capetown 25.6.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Goole 6.7.
 s.s. *Tekla*, pass. Helsingør 24.6.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Danzig 8.7.
 s.s. *Tennessee*, afg. Frederikshavn 27.6.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tonking*, Juul Christensen, ank. Oslo 5.7. ud.
 s.s. *Tove*, pass. Spurn Hd. 27.6.
 s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Kbhvns. Rhed 8.7. p. R. l. Dunkirk.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Gdynia 7.7.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, ank. Antwerpen 3.7.
 m.s. *Tunis*, afg. Tanger 5.7. til Ceuta.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Port Alfred 6.7.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, ank. Helsingør 13.6.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Baltimore 30.6.

V

s.s. *Vendia*, ank. Odense 6.7.
 s.s. *Victoria*, ank. Danzig 6.7.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Calais 15.6.
 s.s. *Viborg*, ank. Huelva 16.6.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, ank. Aarhus 26.6.
 s.s. *Virginia*, afg. Santos 25.6.
 s.s. *Vistula*, afg. Kbhvn. 4.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Bilbao 1.7.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, pass. Christobal 21.6.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Ushant 6.7.

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

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med fersk 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 & H. C. Richardt.



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 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.

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

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Coders: Scotts, Watkins, Bentley's.

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.

52. Aargang.

København 8. Juli 1936.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tognas paa alle kjgl. 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, snafremt 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 Somil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1810. Sverige. Gotland E.-Kyst. Furillen Fyr tændes atter.

(U. f. s. Nr. 27/2008. Stockholm 1936.)

Furillen Fyr paa c. $57^{\circ} 46',_{11}$ N. $19^{\circ} 00',_{15}$ E. tændes atter den 1. September d. A.
(E. f. S. Nr. 39/2280 1935.)

1811. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamnsleden. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 27/2006. Stockholm 1936.)

1. Paa *Sandhamnslandet* er paa c. $59^{\circ} 17',_{14}$ N. $18^{\circ} 55',_{11}$ E. tændt et nyt Fyr *Sandhamns strålkastarefyr, östra*, der viser hvidt, fast Lys og belyser dels den S.-lige Side af *Telegrafholmen* og dels den i (2) nævnte Tønde. Brændetid: 6. Juli—6. Juni.

2. Lystønden *Sandhamnssundet* er ombyttet med en hvid Tønde.

3. Brændetiden for *Sandhamns strålkastarefyr, västra* er forandret til 6. Juli—6. Juni.

(E. f. S. Nr. 16/1069 1936.)

1812. Sverige. Stockholm Skærgaard. Brödstycket Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 27/2007. Stockholm 1936.)

Brödstycket Fyr paa c. $59^{\circ} 25',_{15}$ N. $18^{\circ} 24',_{15}$ E. er forandret og lyser nu, som fol. er:

1. Hvidt i Pej. fra 310° til 42° . 4. Hvidt i Pej. fra 108° til 135° .

2. Rødt i — - 42° - 78° . 5. Rødt i — - 135° - 180° .

3. Grønt i — - 78° - 108° .

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 11/691 1936.)

1813. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Sundsvall. Tjuvholmen Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 27/2004. Stockholm 1936.)

Tjuvholmen Fyr paa c. $62^{\circ} 23',_{12}$ N. $17^{\circ} 22',_{14}$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 320° til 325° . 4. Grønt i Pej. fra 35° til 103° .

2. Hvidt i — - 325° - 330° . 5. Hvidt i — - 103° - 112° .

3. Rødt i — - 330° - 35° . 6. Rødt i — - 112° - 125° .

Synsvidden for grønt Lys er 5 Sm.

Iøvrigt uforandret.

1814. **Finland. Bottniske Bugt. Rävso. Kaijakari. Nyt Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 18/761. Helsingfors 1936.)
Paa *Kaijakari* Banke paa $61^{\circ} 36' 50''$ N. $21^{\circ} 21' 54''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,0^s$, Blink $0,5^s$, Mørke 7^s . Flammens Højde: 20 m. Fyret, der er synligt hele Horisonten rundt, er forstærket mellem Pejlingerne c. 350° og c. 115° .
1815. **Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Mariehamn.)
Fyrskibet *Storbrotten* paa c. $60^{\circ} 25' N$. $19^{\circ} 13' E$. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 25/1732 1936.)
1816. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Tirgrund (Tiirakari) Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 18/759. Helsingfors 1936.)
Den hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 244° og c. 284° i *Tirgrund* Fyr paa c. $60^{\circ} 08' N$. $24^{\circ} 56' E$. er borttaget. — Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 276.)
1817. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Melkö (Melkki) Fyr nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 18/760. Helsingfors 1936.)
Melkö Fyr paa c. $60^{\circ} 08' N$. $24^{\circ} 54' E$. er nedlagt.
(Kort Nr. 276.)
1818. **(P). Estland. Finske Bugt. Letipea. Fyrtaarn under Bygning.**
(N. t. M. Nr. 5/22. Tallinn 1936.)
Et nyt Fyrtaarn *Letipea* Fyrtaarn, er under Bygning paa c. $59^{\circ} 33',1 N$. $26^{\circ} 36',4 E$.
(Kort Nr. 277.)
1819. **(T). Estland. Finske Bugt. Osmussaar Fyr. Synsvide midlertidig formindsket.**
(N. t. M. Nr. 5/27. Tallinn 1936.)
I Tiden fra 15. Juli—1. August d. A. nedsættes Lysevnen i *Osmussaar* Fyr paa c. $59^{\circ} 18',2 N$. $23^{\circ} 21',7 E$. saaledes, at Synsvidden for hvidt Lys bliver 10 Sm.
1820. **Polen. Danzig Bugt. Putziger Wick. Hel W. Afmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 28/2709. Berlin 1936.)
Klokketønden *Hel W.* paa c. $54^{\circ} 37',2 N$. $18^{\circ} 45',5 E$. er permanent inddraget og erstattet med en hvid Lystønde med rød W.-Topbetegnelse, og som viser hvidt Et-Blink hver 8^s .
(E. f. S. Nr. 28/1702 1933. Kort Nr. 269.)
1821. **Polen. Danzig Bugt. Hela. Ledefyr slukket. Nyt Fyr tændt.**
(N. f. S. Nr. 28/2710. Berlin 1936.)
1. Ledefyrene ved Fiskerihavnen er slukket.
2. Paa det tidligere Bagfyrs Plads er tændt et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7 m. Fyret er ubevogtet.
c. $54^{\circ} 36',2 N$. $18^{\circ} 48',4 E$.
(Kort Nr. 269.)
1822. **Polen. Halvøen Hela. Redningsstation flyttet.**
(N. f. S. Nr. 26/2711. Berlin 1936.)
Hela Redningsstation er flyttet til c. $54^{\circ} 36',1 N$. $18^{\circ} 48',5 E$., ved Havnen paa Indersiden af Halvøen.
(Kort Nr. 269.)
1823. **Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde Radiofyr atter i Virksomhed.**
(N. f. S. Nr. 27/2819. Berlin 1936.)
Warnemünde Radiofyr paa c. $54^{\circ} 11' N$. $12^{\circ} 05' E$. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 26/1743 1936.)

1824. Tyskland. Lübeck Bugt. Travemünde. Priwall Ledefyr forandret.

(N. f. S. Nr. 27/2941. Berlin 1936.)

1. Forfyret paa c. 53° 58' N. 10° 53' E., paa Hovedet af S.-Molen er flyttet 120 m i Retningen 220° mod Bagfyret, saaledes at Afstanden mellem de to Fyrbaaker, hvis Dagmærker bliver uforandret, udgør c. 300 m.

2. Begge Ledefyrene er forandret til samtidig at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 16^s, Lys 3^s, Mørke 1^s, Lys 11^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: Forfyr 12 m, Bagfyr 22,5 m. Synsvidde: Forfyr 12 Sm, Bagfyr 14,5 Sm. Fyrene lyser c. 2°,5 paa begge Sider af Ledelinien.

3. Paa Hovedet af S.-Molen er opstillet en Rørmast med en Straalekaster, der oplyser Molehovedet.

(E. f. S. Nr. 21/1448 1935. Kort Nr. 292 og 279.)

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

1825. Danmark. Sundet. Middelgrundsfort. Flakfort. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Haarbølle Skanse. Skydeøvelser. Advarsel.

Fra nedenstaaende Søforter og Værker vil der i de vedføjede Tidsrum blive afholdt Skydeøvelser med Kanon:

Fort eller Værk	Tidsrum (Begge Dage inklusive)	Dag — Nat	Hoved- skudretning	Største Skudafstand	Sikkerheds- højde
<i>Middelgrundsfort</i> ..	3. Aug.—15. Aug.	Dag og Nat	E.	6 Sm	1200 m
<i>Flakfort</i>	3. Aug.—30. Aug.	Dag	N.	8 Sm	1600 m
<i>Haarbølle Skanse</i> ..	7. Sept.—15. Sept.	Dag og Nat	SE.	5 Sm	800 m

Naar Skydning finder Sted, vises fra det skydende Fort (Værk):

O m D a g e n : International Talstander „7“.

O m N a t t e n : 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der, naar Skydning fra *Middelgrundsfort* og *Flakfort* finder Sted, blive vist følgende Signaler under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrundsfort* og *Dragør Fort*:

2 Cylindre betyder Skydning fra *Middelgrundsfort*.

Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle betyder Skydning fra *Flakfort*.

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

Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. Skydes der fra begge 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 Raacens 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.

1826. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 1. Juli d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 3,8 m.

Klørdyb S. Klokketønde: c. 54° 50',6 N. 10° 33',1 E.

(E. f. S. Nr. 22/1563 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1827. Danmark. Kattegat. Bjørnsknude Rev. Palle.

En Palle med 0,4 m Vand (dannet af udkastet Cement) ligger i 1,8 m Vand paa c. 55° 41',7 N. 10° 02',4 E.

(Kort Nr. 304, 227, 241, 278, 211 og 280.)

1828. Danmark. Kattegat. Juelsminde Havn. Tilsanding.

En større Tilsanding har fundet Sted omkring det E.-lige Molehoved i *Juelsminde* Havn, saaledes at Indsejlingen er blevet betydelig indsnævret. Dybden i den S.-lige Halvdel af Havnehullet er normal. Midt i Havnen er der dannet en større Sandbank, hvis SE.-ligste Del ligger helt tør. Det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejlingen.

Juelsminde Havn: c. 55° 42',0 N. 10° 01',2 E.

(Havnelods, Side 101.)

1829. Danmark. Kattegat. Moselgrund Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.

Lys- og Fløjtetønden *Moselgrund* paa c. 56° 03' N. 10° 51' E. lysrer atter med normal Karakter.

(E. f. S. Nr. 26/1807 1936.)

1830. Danmark. Kattegat. Oplysning om Vrags Plads.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1806 1936 meddeles, at Vraget af Motor-galeasen *Dagfinn* ligger sunket paa 56° 55' (30") N. 11° 12' (15") E., c. 10,5 Sm 106½° fra *Østre Flak* Fyrskib.

(E. f. S. Nr. 26/1806 1936.)

1831. Sverige. Kattegat. Torekov. Lodsstation nedlagt.

(U. f. s. Nr. 27/2075. Stockholm 1936.)

Torekov Lodsstation paa 56° 26',50 N. 12° 37',60 E. er permanent nedlagt.

(E. f. S. Nr. 18/1250 1936. Kort Nr. 247, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 229.)

1832. (P). Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 27/2018. Stockholm 1936.)

Omkring den 15. Juli d. A. ombyttes Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 1 Maaned med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren bliver uforandret. Lufttaagesignal afgives med Tyfon: Et-Stød hver 30^s. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervands-taagesignal eller Radiofyr.

1833. Danmark. Limfjorden. Hals Barre W. Lystønde flyttet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1692 1936 meddeles, at Lystønden *Hals Barre W.* paa 56° 58' (24") N. 10° 20' (38") E. er flyttet c. 60 m W. efter og nu ligger i 6 m Vand.

(E. f. S. Nr. 25/1692 1936. Kort Nr. 271, 259, 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 488. Fyr-Fort. Nr. 572. Søm.-Fort. Side 65, Nr. 30.)

1834. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,2 m, i *Svanholm* Fyrlinie: 5,7 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gauseholm Løb*: 2,3 m, i *Svanholm Løb*: 1,5 m og i *Kobberø Løb*: 2,8 m. Der er saaledes for Tiden indtil *Tyborøn* Havn 4,2 m Dybde over *Havrevlen* og 5,7 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 4,2 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn* Havn, at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,5 m.

b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 2,9 m.

(E. f. S. Nr. 18/1252 1936.)

1835. Norge. Oslofjord. Indsejlingen til Oslo Havn. Skibsløpet. Nyfundne Båer.
(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1936.)
Følgende Båer er fundet i *Skibsløpet*:
1. En 4,0 m Båe ved Springtids Lavvande 410 m 253° fra *Stangskjærrabben* Fyr.
2. En 5,6 m Båe ved Springtids Lavvande 330 m 255° fra *Stangskjærrabben* Fyr.
Stangskjærrabben Fyr: c. 59° 53' N. 10° 42',8 E.
(Kort Nr. 236.)
1836. Norge. Oslofjord. Indsejlingen til Oslo Havn. Løbet Dyna—Kobbernaglen.
Oplysning om Båer.
(E. f. S. Nr. 6/424. Oslo 1936.)
1. Nyfundne Båer:
a. En 9 m Båe 320 m 175° fra 3,2 m *Nakholmstenen*.
b. En 10 m Båe 300 m 149° fra 3,2 m *Nakholmstenen*.
2. Dybderne paa nedennævnte Båer er aftaget:
c. Dybden paa 9,5 m Båen 530 m 228° fra *Dyna* Fyr er kun 8,6 m ved Springtids Lavvande.
d. Dybden paa 7,3 m Båen 550 m 192° fra *Dyna* Fyr er kun 6,3 m ved Springtids Lavvande.
e. Dybden paa 4 m Båen 270 m 150° fra *Dyna* Fyr er kun 3,3 m ved Springtids Lavvande.
Dyna Fyr: c. 59° 53',6 N. 10° 41',7 E.
(E. f. S. Nr. 25/1697 1936. Kort Nr. 236.)

IV. Nordlige Ishav og Nordseen.

1837. Rusland. Hvide Hav. Jigginsk Island. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1222. London 1936.)
Jigginsk Island Fyr paa c. 65° 12' N. 36° 49' E. er forandret fra at vise hvidt, ast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s. Synsvidde: 18 Sm.
1838. Norge. Sogn og Fjordane. Måløy Havn. Vrag uskadeliggjort!
(E. f. S. Nr. 6/417. Oslo 1936.)
Vraget af Dampskibet *Boldwill*, som ligger sunket i c. 29 m Vand paa c. 61° 52',2 N. 5° 07',7 E. i *Måløy* Havn og c. 1000 m 226° fra *Trollebo* Fyr, er nu uskadeliggjort, saaledes at det er ufarligt for Skibsfarten gennem *Måløysund*, idet Rig og Skorsten er bortsprængt. Vraget ligger i Indsejlingslinien til Dampskibskajen paa et Sted, hvor Ankring efter Havnereglementet er forbudt. Den udlagte Vragafmærkning er inddraget.
(E. f. S. Nr. 49/2743 1934.)
1839. Tyskland. Sild. Rotekliff Hovedfyr forandret. Bifyr nedlagt.
(N. f. S. Nr. 26/2813. Berlin 1936.)
1. *Rotekliff* Hovedfyr paa c. 54° 57' N. 8° 21' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 15^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 5^s, Mørke 1^s. Synsvidde: 21 Sm.
2. Det hvide, faste Fyr, synligt i Pejlinger mellem 170° og 180° og anbragt i samme Taarn som Hovedfyret, er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 21/1462 1936. Kort Nr. 295, 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 92.)
1840. Tyskland. Anrum. Fyr forandres.
(N. f. S. Nr. 26/2813. Berlin 1936.)
Anrum Bagfyr paa c. 54° 38' N. 8° 21' E. vil uden nærmere Meddelelse inden den 12. Juli d. A. blive forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 1^m, Blink 2^s, Mørke 13^s, Blink 2^s, Mørke 13^s, Blink 2^s, Mørke 28^s.
(E. f. S. Nr. 16/1122 1936. Kort Nr. 264.)

1841. (T). Holland. Terschellingerbank Fyrskib midlertidig ombyttet.
(B. a. Z. Nr. 149/1725. 's-Gravenhage 1936.)
Terschellingerbank Fyrskib paa c. 53° 27' N. 4° 48' E. er midlertidig for et Tidsrum af c. 4 Uger ombyttet med et Reservefyrskib, der fører en sort Kugle paa Toppen. Fyrskibet har intet Radiofyr. Det viser den normale Fyrkarakter. Synsvidde: 11,2 m. Lufttaagesignalet afgives med Sirene, 3 Stød hver 30^s, Stød 2^s, Pause 3^s, Stød 2^s, Pause 10^s,₅, Stød 2^s, Pause 10^s,₅.
Undervandstaagesignalet afgives med Klokke, 3 Slag hver 12^s, Slag, Pause 2^s, Slag, Pause 5^s, Slag, Pause 5^s.
(E. f. S. Nr. 20/1408 1936.)
1842. Holland. Egmond Fyr forandret.
(B. a. Z. Nr. 152/1774. 's-Gravenhage 1936.)
Egmond Fyr paa c. 52° 37' N. 4° 37',₅ E. er forandret fra at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 10^s, Lys 5^s, Mørke 5^s. Synsvidde: 16,7 Sm. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 25/1609 1936. Kort Nr. 264.)
1843. Holland. Steenbergsche Vliet. Fyr forandret.
(B. a. Z. Nr. 149/1724. 's-Gravenhage 1936.)
Det røde, faste Fyr paa c. 51° 38' N. 4° 15',₁ E., paa Hovedet af Dæmningen ved W.-Siden af *Steenbergsche Vliet* Havn, er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 9^s, Lys 6^s, Mørke 3^s.
1844. Belgien. West Hinder Fyrskib. Undervandsklokke atter i Virksomhed.
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 3. Juli 1936.)
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *West Hinder* er atter i Virksomhed.
c. 51° 23' N. 2° 26' E.
(E. f. S. Nr. 24/1629 1936.)
1845. England. The Downs. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 25. Trinity House, London 1936.)
Vraget af et Skib, hvorover mindste Dybde er 10 m, ligger sunket paa 51° 12' 12" N. 1° 26' 15" E., c. 1½ Sm SE. for *Deal Pier* Fyr. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s, er udlagt c. 0,1 Sm N. for Vraget og en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 10^s, c. 0,1 Sm S. for Vraget.
1846. (T). England. Themsen. Medway Floden. Kulhulk midlertidig fjernet.
(N. t. M. Nr. 1220. London 1936.)
Kulhulken paa c. 51° 26' N. 0° 41' E. er for Tiden inddraget.
1847. Skotland. Forth Floden. Granton N. Vrag fjernet.
(N. t. M. Nr. 1228. London 1936.)
Vraget af Yachten, der laa sunket paa c. 56° 00' N. 3° 13' W., er fjernet.
(E. f. S. Nr. 26/1761 1936.)
1848. Skotland. Aberdeen Havn. Vrag fjernet.
(N. t. M. Nr. 1221. London 1936.)
Vraget af Trawleren, der laa sunket paa c. 57° 09' N. 2° 04' W., er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/112 1936.)
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne. samt Irland.
1849. Engelske Kanal Øer. Jersey. Brett Rocks. Baake genopført.
(N. t. M. Nr. 1194. London 1936.)
Baaken paa *Brett Rocks* paa c. 49° 09' N. 1° 59' W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 40/2364 1935.)

1850. (T). England S.-Kyst. Brighton S. Opmaalingsbaaker midlertidig udlagt.
(N. t. M. Nr. 1190. London 1936.)
E. f. S. Nr. 21/1467 1936 annulleres og erstattes med:
Opmaalingsbaaker, forsynet med et stort, sort eller kulørt Flag, er udlagt paa følgende Steder:
- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| a. 50° 42' 00" N. 0° 05' 40" W. | e. 50° 38' 30" N. 0° 01' 00" W. |
| b. 50° 36' 00" N. 0° 05' 40" W. | f. 50° 35' 00" N. 0° 03' 35" W. |
| c. 50° 30' 00" N. 0° 05' 40" W. | g. 50° 33' 00" N. 0° 01' 00" W. |
| d. 50° 40' 00" N. 0° 03' 35" W. | h. 50° 30' 00" N. 0° 03' 35" W. |
- Paa Baakerne (b), (c), (f) og (g) vil der blive tændt et Fyr, der viser uregelmæssigt hvidt Et-Blink.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1851. Frankrig. Les Glénans. Rocher Huic. Nyt Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 26/1611. Paris 1936.)
Paa c. 47° 44' N. 4° 01' W. er tændt et nyt Fyr, *Rocher Huic* Fyr, der viser rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 4,5^s, Mørke 1,5^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 8 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Et Taarn. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pej. fra 73° til 105°.
 2. Grønt i — - 105° - 252°.
 3. Rødt i Pej. fra 252° til 268°.
- Fyret er ubevogtet.
1852. Frankrig. Cap Ferret. Radiofyr atter i Virksomhed.
(A. a. N. Nr. 26/1621. Paris 1936.)
Cap Ferret Radiofyr paa c. 44° 38',7 N. 1° 15',0 W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 25/1710 1936.)

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

1853. (T). Great Bahama Bank. Great Abaco Island. Gun Cay. Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 1219. London 1936.)
E. f. S. Nr. 49/2859 1935 annulleres og erstattes med:
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 25° 34' N. 79° 19' W. vil blive erstattet med et nyt Fyr med en anden Karakter. Under Forandringen vises et midlertidigt Fyr med følgende Karakter, hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 11 Sm.
1854. Vestindien. Paria Bugt. Boca Grande. Grund.
(N. t. M. Nr. 1187. London 1936.)
En Grund (Koral) med 14,3 m Vand er fundet paa c. 10° 41' N. 61° 48' W., 3,25 Sm 263° fra *Chacachacare* Island Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1855. (P). Frankrig. Corbère. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 27/1681. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Corbère* Fyr paa c. 42° 26',6 N. 3° 10' E., ved N.-Siden af Vigen, til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 3^s, Mørke 1^s. Synsvidde: 14 Sm.
1856. Sicilien. Sciacca E. Grund.
(N. t. M. Nr. 1231. London 1936.)
En Grund med 6,4 m Vand ligger paa c. 37° 27' N. 13° 12' E., 5,8 Sm 118° fra *Sciacca* Bølgebryder Fyr.

1857. Jugoslavien. Adriaterhavet. Stomorska Cove. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1232. London 1936.)

Stomorska Cove Fyr paa c. 43° 23' N. 16° 21' E. er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys. Synsvidde: 5 Sm.

1858. (T). Tunis. Sorelles Skær. Tønder forsvundet.

(A. a. N. Nr. 26/1617. Paris 1936.)

Tønderne paa henholdsvis c. 37° 23',₈ N. 8° 34',₇ E. og c. 37° 23',₂ N. 8° 37',₃ E. er forsvundet.

(Se Tillæg.)

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

1859. Bengalske Bugt. Karnaphuli Floden. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1185. London 1936.)

Flammens Højde i Fyret paa *Patenga* Baake paa c. 22° 14' N. 91° 48' E. er forøget til 16 m. Synsvidden er nu 12 Sm.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1860. W.-Australien. Shark Bay. Grund.

(N. t. M. Nr. 1248. London 1936.)

En Grund med 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. 25° 22' S. 113° 11' E., 7,4 Sm 129° fra *Cape Saint Cricq*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1861. Sverige. Tidssignaler ophørt.

(U. f. s. Nr. 27/2065. Stockholm 1936.)

Tidssignalerne med Tidsballon fra Navigationsskolerne i *Stockholm*, *Göteborg* og *Malmö* er nedlagt.

(Danske Lods, Side 289.)

(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 British Columbia Pilot, Vol. I.
R 833 Burma. — Rangoon river and approaches.

Tyskland:

- T 1. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, 1936.

Sverige:

- N 252 Östersjön, Arkö—Stora Ålö. Med Specialkort over Valdemarsvik.
† 63 Östersjön, Landsort—Häradsjär.

Norge:

- N S 9 Svalbard, fra Sørkapp til Hamburgbukta. (Midlertidig Udgave).

Finland:

- N 7 Saimaan vesistö, Lepistönselkä—Varmavirta—Sulkava—Pihlajalathi—Savonlinna—Kankaistenselkä—Saukonsaari.
† 3 Pienestä Kolloniemestä Savonlinnaan.

Tillæg.

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

1862. (T). Danmark. Store-Bælt. Vesterrenden. Vrag afmærket.

Vraget af et Skib, hvorfra der rager en Bom c. $\frac{1}{2}$ m over Vandet, ligger sunket paa $55^{\circ} 17' (24'')$ N. $10^{\circ} 54' (00'')$ E., c. $1\frac{1}{2}$ Sm E. for *Knudshoved* Fyr. En Vragvager med 1 grønt Flag og en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis 25 og 125 m SW. for Vraget.

1863. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.

Torsdag den 30. og Fredag den 31. Juli samt Lørdag den 1. August d. A. afholdes Skarpskydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. $54^{\circ} 58',_6$ N. $9^{\circ} 45',_9$ E.). Skydefeltets Grænser er:

Mod Øst: E.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne—Kysten ved *Sandvig* S. for *Brandsbøl*.

Mod Vest: W.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Snogbæk Hage*—Kysten ud for *Lusig* Skov.

En Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa hver af de to Flagmaster paa *Arnkilsøre*.

Umiddelbart før Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at der skydes, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon (Kurvekugle).

Efter hver Skydnings Afslutning eller ved længere, midlertidige Standsninger nedhales Ballonerne som Tegn paa, at der ikke skydes.

Passage af Fartøjer gennem Skydefeltet er tilladt hele Tiden, men det er forbudt at ankre eller drive Fiskeri i Skydefeltet, naar der skydes.

(Danske Lods, Side 376.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1864. Rumøenien. Sorte Hav. Mangalia Fyr forandres.

(Meddelelse fra kgl. dansk Gesandtskab. Bukarest 1936.)

Den 15. Juli d. A. forandres *Mangalia* Fyr paa $43^{\circ} 48' 30''$ N. $28^{\circ} 37' 12''$ E. fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver 4^s , Blink $0,5^s$, Mørke $3,5^s$. Synsvidde: 12 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1865. Danmark. Sundet. Prøvestenen Benzinhavn. Lodstakster.

Marineministeriet har under den 4. Juli d. A. udfærdiget Takster for Lodsning ved Besejling af den nye Benzinhavn ved *Prøvestenen* og for saadan Lodsning i Forbindelse med anden Lodsning. Disse Takster indgaar som Supplementer til de nugældende Takster for henholdsvis *Københavns*, *Helsingør* og *Dragør* Lodserier.

1866. Færøerne. Sydersø. Vaag Havn. Havnerglement forandret.
I Reglerne for Sejlads træder nedenstaaende Ændring i Kraft fra 1. August d. A.:
„Inden for en Linie tværs over Fjorden fra *Naversten* til *Tormensaa* er det tilladt
at oplægge Skibe og Fartøjer, uden at disse behøver at afgive de reglementerede Lys-
og Lydsignaler. Tilladelsen gælder dog ikke for det afmærkede Omraade S. for *Krossled*,
ligesom ojheller for et Bælte af 30 m til hver Side af Fylinien gennem Havnen“.
Vaag Havn: c. 61° 28' N. 6° 48' W.
(E. f. S. Nr. 30/1354 1933. Kort Nr. 224. Færøsko Loda, Side 43, Tillæg Nr. 2, Side 3.)
-

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

*- og se se
Carlsberg*

"GAMLE"
eller
"HOF"

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **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, Statstf. 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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

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

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG
Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Dreinholt.

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).
ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE
Indehavere:
O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(3 Ledninger)

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 29

TORS DAG 16. JULI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SITUATIONEN I ØJEBLIKKET

Historien gentager sig bestandig, siger man jo. I Øjeblikket ser det virkelig ud til at være Tilfældet. Den tysk-østrigske Forsoning har paa en nærmest uhyggelig Maade kaldt Tanken om Triple-Alliancen til Live paany. Fra alle Sider nævnes det nu aabenlyst, at Situationen i 1936 i en fantastisk Grad minder om 1914. Det er, som om vi overhovedet ikke havde Begrebet Folkenes Forbund. Skarpere og skarpere træder Fordelingen frem: Paa den ene Side de gamle Centralmagter Tyskland og Østrig-Ungarn, der nu er bundet sammen med deres gamle Triplealliance-Allierede Italien, paa den anden Side Rusland, selv om det nu er blevet til en socialistisk Sovjet-Republik, Frankrig, Belgien og endelig England lidt mere tøvende i Baggrunden. Hertil kommer Tjekoslovakiet, som maaske vil blive den egentlige direkte Aarsag til en Eksplosion, mens Polen hverken ved ud eller ind, men blot tæller paa Knapperne.

Og tilbage bliver saa endelig de smaa, neutrale Lande, Danmark, Norge, Sverige, Finland, Holland og Schweiz — vi har blot nu faaet Finland med — ellers er det ogsaa det samme. Historien gentager sig! Men selv om alt og alle synes med en selv-morderisk Sikkerhed at styre hen imod Katastrofen maa vi til det sidste haabe, at det kan undgaas. Vi er nødt til at være Optimister — og Optimisten kan ogsaa se noget heldigt og godt i denne nye Overenskomst mellem Tyskland og Østrig. Den bortfjerner et af de Uro-Elementer, der indtil de sidste Dage har spøget. Gid det paa samme Maade kunde lykkes at bringe de andre Fredsførere af Vejen!

LLOYDS REGISTER'S SHIPBUILDING RETURNS

Lloyds Register har udsendt sin sædvanlige kvartlaarlige Redegørelse og deri blandt andet, som noget helt nyt, indført Tabeller for Skibe under Bygning i de forskellige Lande udenfor England, og i hvor stor Udstrækning det er for eget og for fremmede Lande.

	Ialt under Bygning		Til andre Lande	
	Antal	Tons	Antal	Tons
Britiske Dominions	14	2,912	—	—
Belgien	12	5,654	2	324
Danzig	5	25,910	5	25,910
Danmark	20	71,620	12	59,320
Frankrig	12	45,304	—	—
Tyskland	112	365,179	50	179,845
Holland	42	148,005	6	12,495
Italien	4	10,285	1	6,125
Japan	46	156,811	7	4,516
Norge	25	25,951	4	1,274
Spanien	9	24,189	1	1,600
Sverige	24	124,250	16	102,150
U. S. A.	26	90,275	—	—
Andre Lande	8	5,928	1	475
Ialt	359	1,102,273	105	394,034

Iøvrigt meddeler Statistiken og de for forskellige Tabeller, der denne Gang har naaet et Tal af 11,

at der ved Juni Maanedes Slutning for Storbritanniens og Irlands Vedkommende var Tale om en Forøgelse paa 6,731 Tons under Bygning sammenlignet med Tallet ved Slutningen af forrige Kvartal. Det øjeblikkelige Tal paa Skibe under Bygning er 848,732 Tons, ikke mindre end 288,411 Tons højere end Tallet i Juni 1935, og det er det højeste Tal siden December 1930. Omtrent 64,000 Tons — 7,6 pCt. af den Tonnage, der nu bygges i England — er for udenlandsk Regning. Den Tonnage der i Øjeblikket er i Bygning i samtlige andre Lande udenfor England er 1,102,273 Tons, eller omtrent 124,500 Tons mere end Tallet ved Slutningen af sidste Kvartal.

De førende Lande er her: Tyskland 365,179 Tons, Japan 156,811 Tons, Holland 148,005 Tons, Sverige 124,250 Tons, U. S. A. 90,275 Tons, Danmark 71,620 Tons.

Den samlede Tonnage under Bygning i hele Verden er altsaa 1,951,005 Tons, hvoraf 43,5 pCt. bygges i Storbritannien og Irland, og 56,5 pCt. i andre Lande. Det er en Forøgelse paa 130,891 Tons siden sidste Kvartals Slutning, og er det højeste Tal siden Marts 1931.

I Storbritannien og Irland blev der paabegyndt Bygning af 282,322 Tons i de sidste tre Maaneder, en Forøgelse paa 49,799 Tons sammenlignet med det samme Tal for Kvartalet, der endte sidste Marts. I Kvartalet, der endte sidste Juni, blev 167,958 Tons sat i Vandet i Storbritannien og Irland, en Forøgelse paa 26,317 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvartal. De tilsvarende Tal for Udlandet er 390,452 Tons paabegyndt og 298,854 Tons sat i Vandet, der altsaa viser en Forøgelse paa 38,336 Tons i den paabegyndte Tonnage og 96,453 Tons i den sat i Vandet.

Dampere og Tankskibe (motoroil tankers) under Bygning i hele Verden androg 79 Skibe med 656,626 Tons, hvoraf 23 Skibe paa 179,980 Tons i Storbritannien og Irland, 16 Skibe paa 141,380 Tons i Tyskland, 9 Skibe paa 77,140 Tons i U. S. A., 8 paa 73,800 Tons i Sverige, 8 paa 57,540 i Holland, 4 paa 37,570 Tons i Danmark, 4 paa 34,865 i Japan, 3 paa 20,220 i Spanien og 1 paa 15,456 Tons i Frankrig.

Af de 848,732 Tons under Bygning i Storbritannien og Irland ved Slutningen af Juni bestod 430,146 Tons af Motorskibe, og paa samme Tid var Tallet for de andre Lande 410,002 Tons højere end for Dampernes Vedkommende.

De Skibe, der bygges rundt om i Verden, indbefatter 8 Dampere og 38 Motorskibe paa mellem 8,000 og 10,000 Tons hver. 8 Dampere og 24 Motorskibe paa mellem 10,000 og 20,000 Tons. 3 Dampere og 2 Motorskibe paa mellem 20,000 og 30,000 Tons og endelig 1 Dampere over 30,000.

HVAD SANKTIONERNES OPHÆVELSE BETYDER

Hvad Sanktionerne i Praksis har betydet fremgaar af de netop nu offentliggjorte Tal, der for de skandinaviske Lande siger følgende:

Danmarks Indførsel fra Italien i November 1935 udgjorde 1,085,000 Kr. mod 1,039,000 Kr. i samme Maaned Aaret før (Sanktionerne traadte i Kraft den 20. November, og en Række Lande skyndte sig at købe, hvad man havde Brug for, før denne Dato). Indførslen i December 1935 udgjorde 408,000 Kr. mod 767,000 Kr. Aaret før. I Januar 1936 udgjorde Ind-

førsten 213,000 Kr. mod 743,000 Kr. Aaret før, i Februar 97,000 Kr. (750,000 Kr.), i Marts 175,000 Kr. (751,000 Kr.), i April 350,000 Kr. (845,000 Kr.). Den procentvise Nedgang i Indførslen for Tidsrummet November—April, sammenlignet med samme Tidsrum før, udgjorde 58.6 pCt.

Regnet for Tiden Januar—April var Nedgangen 82.8 pCt.

Norges Indførsel fra Italien udgjorde i November 1935 1,248,000 Kr. mod 1,296,000 Kr. Aaret før, i December 436,000 Kr.

Nedgangen i Norges Indførsel fra Italien var for de 6 Maaneder November—April 73,4 pCt. og for de 4 Maaneder Januar—April 95,5 pCt.

For Sveriges Indførsel fra Italien i de 6 Sanktionsmaaneder til og med April var Nedgangen 65,8 pCt., og for Maanederne Januar—April 91,3 pCt.

Hvad angaar de skandinaviske Landes Udførsel til Italien, udgjorde Danmarks Udførsel i November 1935 281,000 danske Kroner (1,235,000), i December 238,000 Kr. (958,000), i Januar 1936 9000 Kr. (424,000), i Februar 13,000 Kr. (926,000), i Marts 28,000 Kr. (279,000), i April 237,000 Kr. (374,000). Nedgangen i Danmarks Udførsel til Italien udgjorde i Tidsrummet November—April 80,7 pCt., i Maanederne Januar—April 85,4 pCt.

Nedgangen i Norges Udførsel, sammenlignet med foregaaende Aar, var for Tidsrummet November—April 61,1 pCt. og for Maanederne Januar—April 46,4 pCt.

Nedgangen i Sveriges Udførsel til Italien udgjorde for Maanederne November—April 18,8 pCt. og for Maanederne Januar—April 17,6 pCt.

Det var en Fiasko; Sanktionerne burde aldrig være blevet indført, og bortset fra alle politiske Momenter kan man nu kun være tilfreds med, at de er blevet ophævet.

SKIBSFART OG HANDEL

Samarbejde er et af Tidens Slagord. Overalt hører man om, at der er Muligheder for Kooperation, det være sig i Handel som i Politik. Resultaterne svarer dog sjældent til Anstrengelserne.

Imidlertid er det nødvendigt for Skibsfarten at faa etableret Kooperation. Det er sagt tit og ofte. Ikke blot indenfor sine egne Rækker, men ogsaa i stadig stigende Grad med Handelen. Saa vist som »Trade follows the flag« maa de, der hejser og stryger Flaget, Skibsfartens Mænd, i højeste Grad være interesseret i det bedst mulige Samarbejde med Handelens Mænd.

Er et saadant Samarbejde nu til Stede? Kan man, naar man ser ud over Landene, finde, at der er et virkeligt Samarbejde mellem disse to Erhverv? Næppe. Det er, som om det, der binder dem sammen, alt det, der skulde være deres store, fælles Maal, ligesom forsømmes. Fra Skibsfartens Side kan det ikke stærkt nok understreges, at Frihandelen er det store Maal, som man maa stræbe tilbage imod. Men hvordan med Handelen? Selvfølgelig er der mange af dens Mænd, der mener det samme, men fuldt saa mange har andre Interesser at pleje. Var det en enig Handelsverden, der sammen med Skibsfartens Mænd i Tide og Ulide fremsatte disse for Udviklingen absolut nødvendige Krav: Restriktionernes Ophævelse, bort fra Selvforsyningspolitikken, Fastsættelse af Valutaerne, og de mange andre nødvendige Forlangender, da vilde de uden Tvivl vinde i Værdi, hvis Skibsfart og Handel da fandt hinanden i en fælles Protest. Handel og Skibsfart hører naturligt sammen. Selv nok saa abnorme Tider kan ikke skære disse Baand over. Skibsfarten lever af Handelen, men i lige saa høj Grad kan Handelen ikke undvære Skibsfarten. En fælles Protest, en fælles Aktion, et virksomt Samarbejde er langt bedre og mere formaalstjenligt end Fremsættelse af Forslag, der blot svæver frit i Luften og ikke har den fornødne Baggrund i Form af Støtte fra to af de fleste Landes Hovederhverv.

Men for at sige det med rene Ord: Det er hverken Handelens eller Skibsfartens Mænd, der er Skyld i alle de Restriktioner, der i Øjeblikket plager Verden; det er Politikerne, der for at tjene politiske Formaal fremkalder disse Restriktioner, og hvor det finder Sted, ligger Øksen ved Træets Fod. Saa meget mere er det stærkeste Samarbejde mellem Handel og Skibsfart nødvendig.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Begivenhederne i den forløbne Uge har endnu en Gang demonstreret den afgørende Indflydelse, Udviklingen paa Kornmarkedet har for Fragtmarkedet, i hvert Fald hvad de oversøiske Sektioner angaar. Den stærke Stigning i Kornpriserne, der har fundet Sted paa Grund af de foreliggende Rapporter om ringere Høst i Argentina og om Tørkens odelæggende Virkninger paa de amerikanske Hvedemarker, har medført en for denne Aarstid usædvanlig Aktivitet i flere af de oversøiske Trades, f. Eks. Australien, der har sluttet mellem 20 og 30 Baade for Korn til Europa paa Basis af Minimalraterne, Lastning fra Juli til ulti. September. Refleksvirkningerne af denne Aktivitet gør sig gældende paa de andre østlige Markeder, men desværre er Tonnageefterspørgslen derfra ikke saa betydelig, idet Saigon Ris praktisk talt er det eneste af Østens Markeder, der kan operere, at der endnu har været Basis for nogen virkelig Stigning i Raterne.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henvises iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Canadisk Hvede holdes i ret høje Priser, og Efterspørgslen efter Tonnage er derfor forsvindende. Der er sluttet 2—3 Baade til U.K./Cont. paa Basis af Minimalraterne, og der er stadig nogen Efterspørgsel efter mindre Tonnage for August Lastning.

Raterne for canadisk Deals er uforandrede.

Northern Range er stadig sløjt. Selv Scrapjernsforretningerne er ikke meget bevendt, i hvert Fald ikke for europæiske Destinationer, hvorimod flere store Baade har faaet Last til Japan til Rater omkring 14/- à 14/6d. Anden Forretning er kun sparsomt repræsenteret.

Gulfen har ligeledes taget Tonnage for scrap til Japan til 14/6d., hvilket kan gentages, ligesom Bomuldsbefragterne stadig er i Markedet for Tonnage til Japan til omkring 5½ Ct.s pr. Balefod. Hidtil har der dog ikke fundet nogen Afslutning Sted for saadan Forretning.

Sukkermarkedet fra Vestindien er roligt. Der sluttetes enkelte Baade til omkring 13/6d. for stor Tonnage og 13/9d. for mindre Baade.

River Plate. Efter den store Aktivitet i sidste Uge ligger Markedet nu noget roligere, men der er stadig en støt Efterspørgsel efter handy Tonnage for August Lastning til Europa, ligesom Begæret efter Tonnage til Destinationer uden for Minimalraterangen fortsættes. Som antydtes i vor sidste Beretning, har Befragterne maattet betale noget højere Rater til Destinationer udenfor Minimalraterangen. Stigningen er foreløbig 1/- à 1/6d., saaledes at Værdien af Tonnage nu ligger paa omkring 15/6d. à 16/- til Pacific og Japan.

Syd- og Nordamerikas Vestkyst. Nitratbefragterne fra Chile er nu definitivt aabne for Tonnage til U.K./Cont. paa Basis af 18/6d.

Nordpacific er uden større Bevægelse. Volumen af de afsluttede Forretninger var nærmest uforandret.

Østen/Indien. Der synes at være en lille Smule mere Efterspørgsel efter Tonnage for Soyabønner, men Befragterne antyder dog stadig kun omkring 22/6d. til Rotterdam og Hamburg.

Saigon Ris ligger noget fastere. Der antydes nu 25/- via Cape til Bordeaux/Dunkirk range.

De øvrige Østens Markeder er uden større Interesse.

Australien. Udviklingen paa dette Marked har vi berørt i Indledningen. Der er stadig Efterspørgsel efter August Tonnage, og der slutes praktisk talt hver Dag een eller flere Baade.

Whyalla Erts Forretningerne skænkes der under disse Omstændigheder ikke større Interesse.

Sydafrika. Der noteres stadig kun en enkelt Majsordre fra Beira til U.K. Erts fra Durban til Göteborg og Stellin noteres nu i 16/-.

Europa. Forholdene paa vore hjemlige Markeder er uden større Forskydninger, saa der er ingen Grund til at gaar i Detailler.

Timecharter. Vestindia-Markedet er stadig lige elendigt. Levering Cuba, trip up and roundtrip, Tilbagelevering USNH. noteres i den daarlige Rate af \$1/- for moderne 4000 Tonner.

Efterspørgslen efter stor Dieseltonnage fortsættes. Rateniveauet er i det store og hele uforandret.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1936

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne sig i de første 6 Maanedes af indværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	6696	11,315,895	5736	9,696,494
1935	6067	10,126,457	5378	8,708,339
Forskel	+629	+1,189,438	+358	+988,155

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	8145	9,514,229	5400	8,955,847
1935	8018	9,028,886	5217	8,461,833
Forskel	+127	+485,343	+183	+494,014

I Tidsrummet Januar—Juni 1936 var Tonnage-mængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2,360,048 Tons og 740,647 Tons større end til Antwerpen.

Oplagte Skibe i Amsterdam pr. 1. Juli 1936

Den 1. Juli 1936 var der oplagt 5 Skibe med 18,170 Br.Reg.Tons i Amsterdams Havn imod 5 Skibe med 27,494 Br.Reg.Tons pr. 1. Juni 1936.

Bureau Veritas sidste Liste

Bureau Veritas har netop udsendt sin Maanedsliste — for Maj — med Opgørelse over Skibstab i Maj.

I Maj Maaned udgik fuldstændig: Af Dampere: 2 amerikanske, 14 engelske, 1 chilensk, 1 kinesisk, 7 hollandske, 1 ægyptisk, 1 finsk, 1 fransk, 2 tyske, 3 græske, 4 japanske, 2 lettiske, 1 norsk, 4 spanske, 1 jugoslavisk, ialt 45. Af Motorskibe og Sejlskibe med Motor: 1 argentinsk, 1 britisk, 1 dansk, 1 hollandsk, 1 lysk, ialt 5. Af Sejlskibe: 1 finsk, 1 fransk, 3 amerikanske, ialt 5.

Aarsagerne til Tabene var: For Dampernes Vedkommende: 11 blev Vrag, 3 kollideret, 1 Brand, 1 paa Grund, 2 savnes, 27 blev hugget op. Motorskibe: Vrag 2, Kollision 2, savnet 1, ialt 5.

Sejlskibe: Vrag 4, grundstødt 1, ialt 5.

Rekord Turistskib

Den største Turistbaad, der endnu har været i København, kom Mandag hertil. Det er glædeligt at se, hvor mange fremmede Turistskibe, der i denne Tid søger hertil, men den engelske Orientliner »Orion«, der normalt gaar i fast Rute-fart mellem England og Australien, er allsaa den hidtil største.

I Sommer har den store engelske Damper været chartret i Turistfart, og det er en af disse Ture, der gaar hertil. Rejsen begyndte i Immingham og gik derfra til norske Havne og Stockholm. Fra København sejler »Orion« tilbage til England.

Der er kun 550 Turister om Bord, et forholdsvis lille Tal.

Ulykke paa »Georg Stage«

Fredag Morgen, da Skoleskibet »Georg Stage« var paa Vej Syd om Gedser til Korsør for at hente en Elev, der fornylig var blevet indlagt der, skele der i rum Sø en Ulykke, idet Elev *Egon Carlsen* fra Roskilde styrtede ned fra Storraen og fik Bækkenparti knust. Skibet ændrede derefter Kurs mod nærmeste Havn — Køge — hvortil det ankom om Eftermiddagen, og Drengen blev indlagt paa Sygehuset der.

Terschellingerbank Fyrskib

Terschellingerbank Fyrskib er midlertidig for et Tidsrum af ca. 4 Uger ombyttet med et Reservefyrskib, der fører en sort Kugle paa Toppen. Fyrskibet har intet Radiofyr. Det viser den normale Fyrkarakter. Synsvidde: 11,2 m. Lufttaagesignalet afgives med Sirene, 3 Stød hver 30. Sek., Stød 2 Sek., Pause 3 Sek., Stød 2 Sek., Pause 10 Sek., Stød 2 Sek., Pause 10 Sek. Undervandstaagesignalet afgives med Klokke, 3 Slag hver 12. Sek., Slag, Pause 2 Sek., Syag, Pause 5 Sek., Slag, Pause 5 Sek.

Motorskibet »Hammershus«

den smukke nye Bornholmerbaad, som for kort Tid siden er gaaet ind i Ruten, er som bekendt bygget af Burmeister & Wain for Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866. Arkitekterne *Kay Fisker* og *C. F. Møller* har forestaaet Montering, og Selskabet har nu i Anledning af Starten udsendt et Særtryk af »Nyt Tidsskrift for Kunstindustri«, hvori der bringes en Række smukke og smagfulde Billeder fra »Hammershus« med forklarende Tekst. Et smukt Arbejde om et smukt Skib.

Beretning

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt en kort Beretning om Is- og Besejlingsforholdene i de danske Farvande i Vinteren 1935—36, hvori det bl. a. hedder:

Vinteren 1935—36 frembød ligesom de nærmest foregaaende Vintre ikke Kulde af nogen Betydning, saaledes at Isvanskelighederne kun blev smaa. Som det fremgaar af nedenstaaende Oplysninger fra Det Danske Meteorologiske Institut vedrørende den gennemsnitlige Middeltemperatur for Landet som Helhed, nemlig:

December	1,5 ^o	mod normalt	1,6 ^o
Januar	2,5 ^o	—	0,1 ^o
Februar	+0,9 ^o	—	+0,1 ^o
Marts	2,0 ^o	—	1,6 ^o

var December normal, medens Januar udmærkede sig ved særlig Mildhed og Februar var noget koldere end normalt; Marts hævede sig igen noget over det normale.

Den Frost, der indtraf i December, begyndte ved Maanedens Midte og varede c. 10 Dage. Kun nogle enkelte, lukkede Farvande fik i denne Periode Isdannelse, der dog var ganske betydningsløs.

Trods den høje Gennemsnitstemperatur i Januar forekom der nogle Frostdage, særligt d. 16.—20., hvor Temperaturen, navnlig i Jylland kom ret langt ned, men Perioden var for kort til Dannelse af Is.

De første Dage af Februar var meget milde; derefter indtraf koldere Vejr for næsten hele Landet, i mange Tilfælde kun som Nattefrost, men stedvis ogsaa som Døgnfrost i Perioder. Følgen heraf blev en ret udbredt, om end ikke videre betydningsfuld Isdannelse i de fleste indre Farvande.

Det kolde Vejr fortsatte lidt ind i Marts, for en stor Del dog kun som Nattefrost. Hvor der var dannet Is, forsvandt denne paa de fleste Steder inden eller omkring Maanedens Midte.

I de aabne Farvande forekom praktisk talt ingen Is; bortset fra noget Sjapis ud for Mariager Fjords Munding er der kun noteret begyndende Isdannelse 2 Dage ved Schultz's Grund Fyrskib og 3 Dage omkring Gedser Rev, samt 1 Dag ud for Mon.

Mere Turist-Valuta

Kampen om at faa fat i Turisterne er lige stærk. Flere og flere Lande indfører særlige Turistvalutaer. Det var

Tyskland, der begyndte, Ungarn fulgte efter og saa Italien.

Tre andre Lande vil nu indføre Turist-Valutaer, nemlig Jugoslavien, Tjsekoslovakiet og Spanien. For Jugoslaviens Vedkommende gaar Forslaget ud paa at udstede Bons, lydende paa 1000, 500, 100 eller 50 Turistdinarer, der skal modtages som Belating af Jernbanestationer, Dampskibskontorer og Hoteller. Der er altsaa ikke her Tale om, at de Rejsende kan omveksle deres Checks til Landets Mønt og købe i almindelige Forretninger, saaledes som Tilfældet er med andre Turist-Valutaer.

For Tjsekoslovaikiets Vedkommende vil man følge det italienske Eksempel og opkøbe Valuta i Udlandet til en Overkurs. Kursforskellen vil da komme de Rejsende til gode, naar de køber Turist-Czecker-Kroner.

I Spanien arbejdes paa at faa skabt en Turist-Peseta baseret paa spærrede Tilgodehavender. Man skal efter Sigende have en fuldstændigt udarbejdet Plan paral.

Det siges, at de tre nye Turist-Valutaer kan ventes i en nær Fremtid.

»Dunnottar Castle«s Jomfrurejse

Den 3. Juli forlod det nye Motorskib »Dunnottar Castle« tilhørende Union Castle Mail Steamship Co. London paa sin Jomfrurejse til Syd- og Sydøst-Afrika. Skibet er paa 15,000 BRT., 560 Fod langt og 71 Fod bredt og udstyret med to Master og en bred Skorsten. Det er bygget hos Harland & Wolff, der er nær ved at fuldføre Søsterskibet »Dunvegan Castle«. Siden Aarets Begyndelse har Rederiet allerede taget de to Søsterskibe »Stirling Castle« og »Athlone Castle« i Tjeneste for den hurtiggaaende Fart Southampton-Kapstaden. Et tredje Skib til samme Fart er under Bygning. Dertil kommer — ved samme Værft — to Motor Fragtskibe, hver paa 7,750 BRT., saa at man efter deres Færdigbygning kan regne Union Castles Ny-Tonnage til 122,000 BRT.

Hollandsk Kystskib til Østen

I Capello a. d. Yssel løb forleden det for den nygrundede N. V. Vaartuigendienst Surinamer byggede Motorskib »Königin Emma« af Stabelen. Det er 50 Meter langt, 8 Meter bredt og forsynet med en Dieselmotor paa 650 HK. Der indrettes Plads til 30 Kahyts- og 100 Dækspassagerer. To Søsterskibe er under Bygning. Alle tre Skibe skal anvendes i den ostindiske Kysttjeneste.

Stor Flydedok til Kapstaden

Den sydafrikanske Trafik- og Forsvarsminister Oswald Pirow har aflagt Besøg i England og ved den Lejlighed for den sydafrikanske Regering købt den store Flydedok, der hidtil laa i Southampton og skal have den ført til Kapstaden. I Southampton er denne Dok efter at Kong Georg-Tordokken er blevet taget i Brug blevet overflodiggjort; i Kapstaden vil den kunne optage selv de største Handelsskibe, om nødvendigt ogsaa Krigsskibe. Dens Vandfortrængning beløber sig til 60,000 Tons. Hidtil maatte de større Skibe, der kom til Sydafrika, altid benytte Congella Dokken i Durban (1,140 Fod lang, 110 Fod bred).

Nyt Fyrtaarn ved Cap Columbine

Ved Cap Columbine i Sydafrika sættes i September et nyt Fyrtaarn i Arbejde; der har i to Aar været bygget paa det og det har kostet 16,000 Lst. at bygge det. Det nye Fyrtaarn bliver det største i Sydafrika, og Lyset fra det skal sikre Kystvandene nord for Salanka Bugten. Lyset bestaar af en hvert 15. Sekund oplysende hvid Lysstraale, der skal have en Rækkevidde af over 20 Mil.

Skibspriserne i England

Forhøjelsen af Priserne paa Skibsplader og Tillæget paa 2 sh. paa Værftsarbejdernes Ugeløn har langsomt forhøjet Priserne paa Englands Nybygninger for Skibe, og man tror, at denne Prisudvikling vil blive fortsat.

Nybygninger til de tyske Afrika-Linier

De paa det Hamburgske Værft Blohm & Voss under Arbejde værende Fragt- og Passagerdampere til den tyske Afrikalinie, — hver paa 16,000 BRT. — vil i Løbet af kort Tid løbe af Stabelen. Den 16. Juli saaledes Damperen »Pretoria« og en Maanedes Tid senere Damperen »Windhuk«.

Subsidierne og Tankrederiet

Forleden fandt i Paris Generalforsamling Sted i Cie Auxiliaire de Navigation, der i det forløbne Aar har kunnet forøge sin Flaade med det store Tankskib »Shéhérazada« paa 18,800 Tons. I Aarsberetningen hed det, at Skibene i Løbet af Aaret 1935 havde tilbagelagt en Strækning af 540,982 Somil og befordret 860,191 Tons Olie og 74,753 Tons Sprit. Uden Statsstøtte vilde det have været

umuligt for Selskabet at bygge et Skib som »Shéhérazada« og møde med et tilfredsstillende Resultat. Man udbetalte en Dividende af 85 Frcs. pr. Aktie.

Sammenslutning af Palæstina-Rederier

De tre Palæstina Rederier: Palestine Shipping Co., Ltd., Palestine Maritime Lloyd Ltd. og Atid Navigation Co. Ltd. har sluttet sig sammen til en særlig Skibsfarts-Gruppe: Manufacturers Association of Palestine. De tre Selskaber har ogsaa til Hensigt at grundlægge et fælles holding company, der skal overtage Finansieringen af alle videre Udvidelser indenfor deres Fart.

Havnebygningsplaner for Rangoon

Havnemyndighederne i Rangoon har nu udarbejdet Planer om Udvidelse og Modernisering af Havneanlægene der for ikke mindre end 15 Aar frem i Tiden. De forskellige Piers skal efterhaanden gøres større og der skal skabes dybere Vandstand. Arbejderne skal udføres i nærmere festsatte Afsnit, og der begyndes med at gøre Pieren i Brooking Street bredere og længere.

Java—Kina—Japan-Linien

Af Aarsberetningen for denne hollandske Linie fremgaar det, at Resultatet ikke har været godt. Trafikken paa Kina var utilfredsstillende, og selv om Forbindelsen var livligere med Japan var Fragterne daarligere. Overskudet fra 1935 var kun 238,703 Gylden mod 606,881 Gylden det foregaaende Aar. For at kunne foretage de nødvendige Afskrivninger maas man tage sin Tilflugt til Reserverne, hvoraf man tog 1,254,293 Gylden mod 389,925 Gylden det foregaaende Aar. I Beretningen skyder man særlig Skylden paa de japanske Liniers voldsomme Aktivitet.

Damperen »Estland« grundstødt

Dansk-Fransk Dampskibs-Selskabs Damper »Estland« er i Taage løbet paa Minquiers-Revne Syd for Øen Jersey. Grundstødningen skete Søndag Morgen. Det lykkedes ved egen Hjælp at faa Damperen flot, og Kaplajnen satte Kursen mod Cherbourg. Ved Grundstødningen havde det faaet en Del Bundskade.

Havarieeksperten, Kaplajn Storm fra De private Assurandører, fløj straks til Cherbourg for at træffe de videre Dispositioner. »Estland«, der er bygget 1918 og paa 1900 Tons Dødvægt, er paa Rejse fra Granville til Hvidehavet i Ballast; det skulde have været ind til Tyne for Bunkers.

Tysk Skoleskib grundstødt

Det tyske Skoleskib, Motorskonnerten »Hamburg«, der for Tiden krydser om i danske Farvande, løb forleden paa Grund ved Maglebylille Hage mellem Ndr. Rose og Dragør.

Skibet stod saa haardt, at det ikke kunde klare sig flot ved egen Hjælp, men var nødt til at tilkalde Svitser, der sendte »Bien« ud, og »Hamburg« blev slæbt ind til Lange-liniemolen.

Brasiliansk Skolebesøg

København har i disse Dage Besøg af det store brasilianske Skoleskib »Almirante Saldanha«. Det er en firmastet Sejler med Hjælpe-motor paa over 3,000 Tons, hvor de brasilianske Kadetter paa lange Togter oplæres i Somandsskab. Dette Aars Togl over Atlanten gik via London til Oslo, hvor Skoleskibet har ligget en Uges Tid. Efter Besøget i København er det Mening, at Hjenrejsten skal lægges over Kiel, Hamburg, Le Havre og de kanariske Øer, en Strækning ud og hjem paa ca. 15,000 miles.

»Det blaa Baand«

Den 22. Juli gaar »Queen Mary« atter fra Southampton, og denne Gang skal der gøres Forsøg paa at erobre Atlantens blaa Baand. Turbinerne har været underkastet et indgaaende Eftersyn, og der er foretaget Ændringer ved Turbinebladernes Stilling, efter de indhentede Erfaringer.

»Lloyds List«s Fragtindex

Lloyds List's Fragtindex for Juni Maaned viser en Stigning paa 2.03 Procent til 70.80. I Juni Maaned forrige Aar var samme Fragtindex 64.

Tuborgfondens Beretning for 1935

Tuborgfondens Bestyrelse har udsendt Beretning og Regnskab for 1935. Paa sit Møde i December 1935 vedtog Bestyrelsen af Fondens Bruttoudbytte, 158,438 Kr. 16 Øre, forlods at henlægge 33,000 Kr. til Kapitalen, saaledes at denne pr. 1. Januar 1936 androg 1,555,000 Kr. Regnskabet balancerer med 273,293 Kr., og Status den 31. December 1935 balancerer med 1,692,393 Kr. 39 Øre.

For Aarene 1932—1936 er der ialt bevillet 585,225 Kr. fordelt paa 319 Bevillinger. Dette Beløb fordeler sig igen paa følgende Maade indenfor følgende to Hovedgrupper: 483,825 Kr. eller 82²/₃ pCt. til erhvervsmæssige Formaal

DANSKE SKIBSMÆGLERE

FORTSAT PÅ SIDE 258

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«

samt videnskabelige og andre kulturelle Formaal med
særlig Tilknytning til Erhvervslivet.101,400 Kr. eller 17 $\frac{1}{2}$ pCt. til sociale og andre sam-
fundsgavnige Formaal.

For 114 Mill. Kr. nye Skibe

Efter de sidste Beregninger er der i Øjeblikket placeret
Nybygningsordrer ved de danske Skibsværfter til et Be-
løb af henvend 114 Mill. Kr.

PERSONALIA

60 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab,
Kaptajn K. A. Botfeldt, fyldte Onsdag 60 Aar. Kaptajn
Botfeldt førte sidst »Brasilien«, indtil han for et Par Aar
siden forlod Søen.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.

A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdals«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

A/S Det Danske Kulkompagni.

A/S »Motortramp«, Stensved.

Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.

Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phønix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugseriselskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 14. JULI 1936

A

s.s. A. P. Bernstorff, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

s.s. Aalborg, ank. Goole 13.7.

s.s. Aalborghus, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

s.s. Aarhus, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.

s.s. Aaro, Thomsen, afg. Durhan 2.7.

m.t. Aase Mærsk, pass. Lizard 7.7.

s.s. Aase, ank. Åbo 7.7.

m.s. Afrika, E. Himmelstrup, ank. Shanghai 14.7. udg.

s.s. Agnete, pass. Brunbuttel 2.7.

s.s. Agnete Mærsk, ank. Hull 6.7.

s.s. Alabama, pass. Dover 27.6.

m.s. Alexandra, i Esbjerg-Grimsby Ruten.

s.s. Alfa, ank. Bona 10.7.

s.s. Algarve, pass. Ushant 9.7.

s.s. Alice, pass. Spithead 10.7.

m.s. Almena, afg. Montreal 28.6. til Quebec.

m.s. Alsia, C. Heindorn, ank. Bangkok 13.7. udg.

s.s. Alssund, Nielsen, ank. Norfolk 11.7.

s.s. Amalienborg, ank. Murmansk 10.7.

m.s. Amerika, J. Borch, ank. Kbhvn. 25.6.

m.s. Anglo Mærsk, afg. Santos 5.7. til Curacao.

m.s. Anna Mærsk, ank. New York 8.7.

s.s. Anna, afg. Calais 7.7. til Hanfleur.

m.c. Annam, ank. Kbhvn. 6.6.

s.s. Anne, afg. Riga 6.7.

m.s. Argentina, ank. Rosario 2.7.

m.s. Arizona, ank. Kbhvn. 14.7. fra Buenos Aires.

s.s. Arnold Mærsk, afg. Garston 25.6.

m.s. Asbjørn, Bjark, ank. Kbhvn. 7.7.

m.s. Asia, H. S. Hansen, pass. Cape of Good Hope 11.7. for
Trinidad.

s.s. Askø, Hansen, afg. Tallinn 7.7.

s.s. Aslaug, ank. Kbhvn. 8.7.

m.s. Asnæs, pass. Skagen 13.7.

m.s. Astoria, Jensen, forv. ank. San Pedro 13.7.

s.s. Astrid, Madsen, ank. Bordeaux 3.7.

m.s. Australien, N. P. Rasmussen, afg. Aden 13.7. for Sin-
gapore, udg.

B

s.s. Beira, i Kbhvn.

s.s. Bellona, pass. Skagen 8.7.

s.s. Benedikt, i Kbhvn.-Fyn-Falster Ruten og Limfjords-
havnene.

m.t. Bente Mærsk, afg. Libertad 27.6.

s.s. Bergenhus, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.

s.s. Bes, pass. Week 4.7.

s.s. Betty Mærsk, ank. Lamond N.F. 26.6.

s.s. Betty, afg. London 30.6. til Valencia.

s.s. Birgit, C. Vilsmark, pass. Lødingen 14.7. for Archangel.

s.s. Birgitte, afg. London 9.7. til Kbhvn.

s.s. Birte, Pedersen, afg. Georgetown 5.7. til Claymont.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. 7. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,40
NEWYORK.....	446,75	AMSTERDAM.....	304,45
BERLIN.....	180,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,60	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	146,20	PRAG.....	18,65
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,85

s.s. *Bodil*, afg. Corcubion 6.7.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Danzig 13.7. til Liverpool.
 m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, afg. Djibouti 12.7. for Bonbay, udg.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 11.7.
 s.s. *Brazilien*, afg. Kbhvn. 14.7. til Holbæk.
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Hull 6.7.
 s.s. *Britta*, ank. Tonny Charente 6.7.
 s.s. *Broholm*, ank. Kbhvn. 1.7.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. London 13.7.
 s.s. *Brynhild*, ank. Liverpool 9.7.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *C. P. A. Kock*, i Kbhvn.
 m.s. *California*, ank. Odense 4.7.
 m.s. *Canada*, C. Knudsen, afg. Puntarenas 10.7 for San Francisco, udg.
 m.s. *Canadian Reefer*, ank. Christobal 3.7.
 s.s. *Carmen*, ank. Tyne 7.7.
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christi 27.6. til Gøteborg.
 s.s. *Charkow*, i Kbhvn.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Balbao 4.7.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, ank. til Brisbane 11.7., udg.
 m.s. *Chr. Holm*, 4.7. 23 N. 35 W. til Trinidad for Bunker.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Kingston 5.7. til Montreal.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Archangel 5.7.
 s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Kalundborg 10.7.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Kirkealdy 9.7.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Rotterdam 7.7.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Tyne 22.6.
 s.s. *Cyril*, S. J. Darup, ank. Archangel 8.7.

D

s.s. *Dagmar*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Dagmar*, ank. Rouen 5.7.
 s.s. *Dania*, Danholt, i Dok i Kbhvn.
 m.s. *Danmark*, afg. Bowling 9.7 til Aruba.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Kobe 12.7. hjg.
 s.s. *Delaware*, ank. Houston 7.7.
 s.s. *Diana*, ank. Kbhvn. 8.7.
 s.s. *Dorrit*, ank. Tunis 4.7.
 s.s. *Douro*, i Kbhvn.
 s.s. *Dronning Alexandrina*, i Ruten Kbhvn.-Thorshavn-Island.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Bristol 9.7.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, ank. London 9.7.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Flushing 9.7.
 s.s. *Egholm*, pass. Helsingør 10.7.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, ank. Cardiff 10.7.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Hare Bay (NF) 3.7.
 s.s. *Ella*, i Kbhvn.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Riga 12.7.
 s.s. *Elsborg*, afg. Huelva 9.7.
 s.s. *Else*, afg. Haukipudas 4.7. til London.
 s.s. *Emanuel*, ank. Archangel 9.7.
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Mumbles 10.7.
 m.l. *Emma Mærsk*, ank. Swansea 1.7.
 s.s. *Energi*, afg. Uleåborg 11.7. til Southampton.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Antwerpen 13.7.
 s.s. *Enigheden*, ank. Riga 13.7.
 s.s. *Erindring*, ank. Sundsvall 12.7.
 s.s. *Erna*, pass. Beachy Hd. 9.7.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, afg. Southampton 14.7. for Marseilles.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, J. Rasmussen, Timecharter Newfoundland.
 s.s. *Estrid*, ank. Marseilles 4.7.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 5.7. for London, hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-Svendborg-Nakskov.
 m.s. *Falstria*, H. S. Christensen, afg. Penang 11.7. for Colombo, hjg.
 m.s. *Fano*, ank. Reykjavik 4.7.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Grangemouth 11.7.
 m.s. *Fionia*, ank. Nakskov 23.5.

s.s. *Flora*, i Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, ank. London 10.7.
 s.s. *Fredensborg*, pass. Kbhvn. 12.7.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Huelva 12.7.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-FredericiaMiddelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, afg. Gdynia 8.7.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. New York 27.6. til Oslo & Kbhvn.
 s.s. *Gerd*, ank. Uuras 6.7.
 s.s. *Gerda*, pass. Ushant 10.7.
 s.s. *Gerda Toft*, forv. afg. Leningrad 13.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Kobe 8.7. til New York.
 s.s. *Gorm*, afg. Tyne 29.6.
 s.s. *Grethe*, afg. Carthage 6.6. til London.
 s.s. *Gudrun*, ank. Kbhvn. 5.7.
 s.s. *Gunhild*, afg. Dublin 9.7. til Cork.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Quebec 2.7.
 s.s. *Gyda*, pass. Helsingør 9.7.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Odense 11.7.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 12.7.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 15.7.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Zeebrügge 8.7. til Kalundborg.
 s.s. *Harald*, ank. Danzig 2.7.
 s.s. *Harriet*, ank. Marseilles 8.7.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Leningrad 3.7.
 m.s. *Henning Mærsk*, pass. Lizard 8.7.
 m.s. *Herdis*, ank. London 9.7.
 s.s. *Herthu Mærsk*, ank. Port Vendres 2.7.
 s.s. *Hilde*, afg. London 6.7. til Nakskov.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Horsia*, Jørgen Koch, ank. Malmø 14.7.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Gibraltar 7.7.

I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. San Francisco 12.7., udg.
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Rio de Janeiro 11.7.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Bilbao 6.7. til Middlesbro.
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Tarifa 1.7.
 s.s. *Inger Toft*, ank. Harstad 11.7.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Alicante 7.7. til Barcelona.
 s.s. *Inger*, ank. Barcelona 6.7.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, afg. Dundell 14.7.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, ank. New York 7.7.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Swansea 26.6. til Montreal.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. London 5.7.
 m.l. *Jane Mærsk*, pass. Lands End 3.7.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Hamburg 14.7. for Kbhvn. hjg.
 s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavne.
 s.s. *Jenny*, afg. Port Talbot 1.7. til Arcife.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Leningrad 3.7.
 s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 10.7.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Antwerp 9.7.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, ank. Antwerp 9.7.
 m.s. *Jutlandia*, S. Kolls, pass. Ushant 14.7. for Le Havre hjg.
 s.s. *Jutta*, pass. Helsingør 8.7.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Garston 7.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Immingham 13.7.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Passages 13.7.
 s.s. *Karla*, ank. Marans 7.7.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, ank. Antwerp 8.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Norfolk 4.7. til Cuba.
 s.s. *Kirsten*, afg. Zeebrügge 9.7. til Holbæk.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, ank. Dordrecht 10.7.
 s.s. *Kentucky*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Knud*, pass. Fornæs 8.7.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Kbhvn. 10.7.
 s.s. *Laura*, afg. Rio Janeiro 6.7. til Hamburg.
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Lodingen 9.7.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. New York 4.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Dover 9.7.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Port Natal 1.7. til Caen.
 s.s. *Lilian*, pass. Skagen 9.7.

s.s. *Lilleborg*, pass. Skagen 13.7.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, afg. Danzig 8.7.
 m.s. *Louisiana*, ank. Moss 8.7.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Kbhvn. 11.7. til Middlesbro.
 s.s. *Lynæs*, pass. Poli Point 11.7. for at laste til Vancouver B.C.

M

s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn-Ruten.
 s.s. *Maine*, afg. Gdynia 6.7. til Leningrad.
 s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordshavne.
 s.s. *Maja*, pass. Southend 4.7.
 m.s. *Malaya*, P. Sorensen, afg. Suez 14.7. for Rotterdam hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Durban 20.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Danzig 10.7.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie Toft*, pass. Helsingør 13.7.
 s.s. *Marie*, ank. Oporto 6.7.
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Bruntbüttel 8.7.
 m.s. *Murocco*, ank. Lisbon 4.8.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Kbhvn. 13.7.
 s.s. *Maryland*, afg. Rosario 4.7. til Santos.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, pass. Gibraltar 5.7.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Colombo 15.7. for Djibouti.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moën*, i Dok i Nakskov.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Spelmann, afg. Bayonne 10.7. til Blyth.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Lødinge 8.7. for Nordgaende.
 s.s. *Najaden*, afg. Leilh 9.7. til Kotka.
 s.s. *Nancy*, pass. Spurn Hd. 8.7.
 s.s. *Nautic*, ank. Algiers 10.7.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Båtskärsnäs 8.7.
 s.s. *Nelly*, ank. Rouen 5.7.
 s.s. *Neptun*, afg. Goole 27.6. til Kiel.
 s.s. *Nerma*, afg. Gibraltar 6.7. til Port Talbot.
 s.s. *Nevada*, afg. Santos 1.7. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. New York 3.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Nidaros*, afg. Kbhvn. 9.7. til Königsberg.
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. New York 9.7.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, afg. Valencia 6.7. til St. Louis.
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Hongkong 9.7. til Manila.
 m.s. *Nordbo*, ank. Balboa 7.7.
 s.s. *Nordborg*, ank. Methil 13.7.
 s.s. *Norden*, afg. New York 2.7. til Albany.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Nakskov 8.7. til Klaipeda.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Sevilla 3.7.
 m.s. *Nordhval*, pass. Lizard 10.7.
 m.s. *Nordkap*, pass. Cape Henry 1.7.
 s.s. *Nordlys*, pass. Lizard 27.6.
 m.s. *Nordpol*, afg. Honolulu 26.6. til Los Angeles.
 s.s. *Nordsoen*, pass. Gibraltar 10.7.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, ank. Danzig 5.7.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Pugwash 27.6.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. New York 9.7.
 m.s. *Oregon*, pass. Ushant 8.7.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Torreveija 3.7., pass. Dungeness 12.7.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, ank. Moji 10.7.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, ank. Aarhus 14.7.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, ank. Valparaiso 8.7.
 m.s. *Perù*, A. Berg, ank. Kbhvn. 21.6.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Los Angeles 28.6. til Hongkong.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, under Reparation i Helsingør.
 s.s. *Primula*, ank. Leith 8.7.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, ank. Oslo 12.7.

R

s.s. *Randi*, afg. Marseilles 8.7. til Esbjerg.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.
 s.s. *Riga*, afg. Leningrad 13.7. til Sherburn.
 s.s. *Rita*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. Goole 10.7. til Königsberg.
 s.s. *Reval*, ank. Aalborg 13.7.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Kotka 12.7.
 s.s. *Rota*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Dakar 7.7. til Rufisque.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Aalborg 10.7.
 s.s. *Scandia*, afg. Aruba 8.7. til Stockholm.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Newcastle 13.7.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 13.7.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. West Hartlepool 11.7.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, afg. Macassar 3.7.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, afg. Rangoon 2.7.
 s.s. *Signe*, ank. Harlington 7.7.
 s.s. *Sigrun*, pass. Lizard 10.7.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Immingham 9.7.
 s.s. *Skjold*, Ruten fransk Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, afg. Susa 9.7.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. Capé Race 9.7. for Montreal.
 s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Cape Henry 20.6.
 s.s. *Stadion II*, afg. Kbhvn. 8.7.
 s.s. *Stal Nielsen*, ank. Guardeloupe 12.7.
 s.s. *Stella*, afg. Havana 7.7. til New York.
 m.s. *Stenby*, afg. Montreal 11.7. til Clarke City.
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Victoria 11.7.
 s.s. *Stockholm*, P. Hinch, ank. Kbhvn. 13.7.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Hartlepool 8.7.
 s.s. *Svanhild*, ank. Frederikshavn 16.7.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, i Randers.
 s.s. *Soborg*, pass. Cape Finisterre 13.7.
 s.s. *Sonderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Taarnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Three Rivers 15.7.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, forv. ank. London 18.7.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Gdynia 15.7.
 s.s. *Tekla*, ank. Immingham 8.7.
 s.s. *Tempo*, Hansen, under Losning Svendborg.
 s.s. *Tennessee*, pass. Ushant 2.7.
 s.s. *Thyra*, pass. Hirtshals 9.7.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, A. J. Christensen, ank. Antwerp. 12.7. udg.
 s.s. *Tove*, ank. Kbhvn. 6.7.
 s.s. *Tovetil*, T. Bang, ank. Dunkirk 12.7.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Goole 12.7.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, afg. Antwerp 8.7. til Kbhvn.
 m.s. *Tunis*, ank. Algiers 10.7.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Port Alfred 9.7. til New York for Sydamerika.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, ank. Helsingør 13.6.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Vera Cruz 13.7.

V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 9.7. til Fecamp.
 s.s. *Vibeke*, ank. Calais 25.8.
 s.s. *Viborg*, ank. Huelvø 18.6.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, afg. Danzig 8.7. til Rouen.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, afg. Helsingør 4.7. til Kemi.
 s.s. *Virginia*, ank. Christobal 3.7.
 s.s. *Vistula*, afg. Santos 25.8. til Kbhvn.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, ank. Cardiff 8.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Middlesbrough 11.7.

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Rotterdam 11.7.

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

Telefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeld"
Amaliegade 38**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. COHN
TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5801. København K.

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/S D. EKLÖF & Co. A/SSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HLMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic & International Maritime Conference

Representant 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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 15. Juli 1936.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australias og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle vegl. 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 antaget 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.

1867. Sverige. Öland W.-Kyst. Mörbylånga. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 28/2079. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Forandringer i Afmærkningen er foretaget:

A. Ved den gamle Indsejlingsrende til *Mörbylånga* Havn.

1. En Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt paa $56^{\circ} 31',_{89}$ N. $16^{\circ} 21',_{33}$ E. ved Rendens N.-Side.

2. Ballonen paa Stagen med Kost paa $56^{\circ} 31',_{90}$ N. $16^{\circ} 22',_{02}$ E. er fjernet.

3. Stagen med Kost paa $56^{\circ} 31',_{94}$ N. $16^{\circ} 22',_{37}$ E. er inddraget.

B. I Forlængelsen af den nye Indsejlingsrende:

4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa $56^{\circ} 32',_{37}$ N. $16^{\circ} 21',_{38}$ E.

C. Ved den nye Indsejlingsrende er udlagt nedennævnte Sømærker:

Rendens N.-Side:

5. En Stage med Kost paa $56^{\circ} 32',_{13}$ N. $16^{\circ} 21',_{90}$ E.

6. - - - - - $56^{\circ} 32',_{06}$ N. $16^{\circ} 22',_{10}$ E.

7. - - - - - $56^{\circ} 31',_{99}$ N. $16^{\circ} 22',_{28}$ E.

Rendens S.-Side:

8. En sort Stage med Ballon paa $56^{\circ} 32',_{12}$ N. $16^{\circ} 21',_{87}$ E.

9. En Stage paa $56^{\circ} 32',_{04}$ N. $16^{\circ} 22',_{00}$ E.

10. - - - - - $56^{\circ} 31',_{98}$ N. $16^{\circ} 22',_{21}$ E.

11. En Stage og en Stage med Kost paa $56^{\circ} 31',_{94}$ N. $16^{\circ} 22',_{32}$ E.

Dybden i den nye Indsejlingsrende er ved Middelvandstand $4,4$ m. Udenfor Havnemolerne forekommer udefter Rendens Kanter til c. 50 m fra Molerne mindre Puller af løs Mudder. Rendens Bredde er 40 m.

(E. f. S. Nr. 14/938 1936.)

1868. Sverige. Öland W.-Kyst. Byxelkroks fiskehamn. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 28/2080. Stockholm 1936.)

Paa Hovedet af Bølgebryderen er paa $57^{\circ} 19',_8$ N. $17^{\circ} 00',_4$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $1,5$ s. Flammens Højde: $7,5$ m. En hvid Betonsøjle med Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 25° til 85° . 4. Rødt i Pej. fra 141° til 225° .

2. Grønt i - - 85° - 112° . 5. Hvidt i - - 225° - 25° .

3. Hvidt i - - 112° - 141° .

(Kort Nr. 268 og 269.)

1869. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 28/2175. Stockholm 1936.)
Almagrundet Fyrskib paa c. 59° 09' N. 19° 09' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 25/1669 1936.)
1870. Sverige. Stockholm Skærgaard. Tjärven Fyr. Rød Lysvinkel indlagt.
(U. f. s. Nr. 28/2078. Stockholm 1936.)
I *Tjärven* Fyr paa c. 59° 47',₆ N. 19° 22',₅ E. er indlagt en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 298° og 348°. Synsvidde: 13 Sm. — Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 11/692 1936. Kort Nr. 268.)
1871. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svedudden Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 27/2005. Stockholm 1936.)
I Slutningen af September d. A. vil den N.-lige af de to Lysvinkler med hvidt, uforstærket Lys mellem Pejlingerne c. 234° og 251° i *Svedudden* Fyr paa c. 59° 50',₅ N. 19° 05',₁ E. blive forandret til at vise rødt, uforstærket Lys. Iøvrigt bliver Fyret uforandret.
1872. Sverige. Bottniske Bugt. Örnsköldsviksfjärden. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 26/1932. Stockholm 1936.)
Stagen med Kost paa 63° 15',₈₆ N. 18° 45',₆₁ E. er flyttet til 63° 15',₈₂ N. 18° 45',₇₅ E.
1873. Sverige. Bottniske Bugt. Farvandet ved Örviken. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 26/1931. Stockholm 1936.)
Stagen paa 64° 40',₅₀ N. 21° 12',₇₆ E. er flyttet til 64° 40',₅₈ N. 21° 12',₇₇ E.
1874. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Piteå. Sømærker forandret.
(U. f. s. Nr. 26/1930. Stockholm 1936.)
Kostene paa de røde Stager paa nedennævnte Pladser er fjernet og den øverste Del af Stagerne er i Stedet for malet sorte:
- | | |
|--|---|
| 1. 65° 13', ₅₅ N. 21° 32', ₁₉ E. | 7. 65° 17', ₀₇ N. 21° 28', ₇₇ E. |
| 2. 65° 13', ₈₈ N. 21° 31', ₃₀ E. | 8. 65° 17', ₁₉ N. 21° 28', ₇₈ E. |
| 3. 65° 14', ₁₀ N. 21° 31', ₀₈ E. | 9. 65° 17', ₃₀ N. 21° 28', ₈₀ E. |
| 4. 65° 14', ₆₅ N. 21° 31', ₁₀ E. | 10. 65° 18', ₁₄ N. 21° 27', ₉₀ E. |
| 5. 65° 16', ₇₇ N. 21° 28', ₆₉ E. | 11. 65° 18', ₂₈ N. 21° 27', ₉₀ E. |
| 6. 65° 16', ₈₆ N. 21° 28', ₇₀ E. | 12. 65° 18', ₄₆ N. 21° 28', ₁₀ E. |
1875. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Piteå Anduvning. Munksundet. Uddybningsarbejder. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 28/2077. Stockholm 1936.)
I Løbet af Sommeren foretages Uddybningsarbejder i *Munksundet*, hvorfor der er udlagt en Del Forankringstønder. Uddybningsmaskinen bør passeres paa den Side, som om Dagen er afmærket med en rød Ballon.
Fartøjer, som ønsker at passere Uddybningsmaskinen, bør i god Tid ved Brug af Dampfløjte eller Sirene tilkendegive deres Ankomst, saaledes at Uddybningsmaskinen kan hale frem, samt sagtne Farten.
c. 65° 17' N. 21° 29' E.
1876. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Salmis. Sømærker inddraget.
(U. f. s. Nr. 26/1929. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:
1. Stagen paa 65° 47',₂₅ N. 24° 01',₅₀ E.
 2. Stagen med Kost paa 65° 47',₅₀ N. 24° 01',₅₅ E.
 3. Stagen paa 65° 47',₇₁ N. 24° 01',₃₈ E.
 4. Stagen med Kost paa 65° 47',₈₉ N. 24° 01',₂₀ E.
1877. Sverige. Bottniske Bugt. Haparanda hamn (Karl Johan stads hamn). Sømærker udlagt.
(U. f. s. Nr. 26/1928. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Sømærker er udlagt, som følger:
1. En Stage med Kost paa 65° 46',₂₂ N. 23° 54',₀₈ E.
 2. En Stage paa 65° 46',₂₀ N. 23° 54',₂₂ E.
- Mellem ovennævnte Sømærker gaar et Løb til den mindre Baadkaj ved det ydre Fyr, hvor der findes en Kran.

1878. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Haparanda. Sømærker flyttet.

(U. f. s. Nr. 26/1927. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:

1. Stagen paa $65^{\circ} 47',_{55}$ N. $24^{\circ} 07',_{80}$ E. til $65^{\circ} 47',_{46}$ N. $24^{\circ} 07',_{75}$ E.
2. Stagen med Kost paa $65^{\circ} 47',_{03}$ N. $24^{\circ} 07',_{71}$ E. til $65^{\circ} 47',_{37}$ N. $24^{\circ} 07',_{71}$ E.

1879. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgaard. Annas Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 18/764. Helsingfors 1936.)

Annas Fyr paa c. $60^{\circ} 25',_{11}$ N. $22^{\circ} 08',_{2}$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærker hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: $10,5$ m. Lyskaster paa en 8 m høj Jernkonstruktion. Fyret, der er overet med *Saksa (Saksagrund)* Fyr i Pejling c. 24° , er synligt 4° paa hver Side af Ledefyrlinien.

1880. (T). Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Skydeøvelser.

(N. t. M. Nr. 5/26. Tallinn 1936.)

I Tiden fra 15. August til 15. Oktober d. A. vil der om Natten blive afholdt Skydeøvelser i nedennævnte Omraader:

- | | | |
|-----|---|--|
| I. | $59^{\circ} 23'$ N. $24^{\circ} 05'$ E. | $59^{\circ} 39'$ N. $24^{\circ} 30'$ E. |
| | $59^{\circ} 34'$ N. $24^{\circ} 05'$ E. | $59^{\circ} 29'$ N. $24^{\circ} 42'$ E. |
| II. | $59^{\circ} 33'$ N. $25^{\circ} 08'$ E. | $59^{\circ} 36'$ N. $24^{\circ} 30'$ E. |
| | $59^{\circ} 43'$ N. $25^{\circ} 08'$ E. | $59^{\circ} 32',_{5}$ N. $24^{\circ} 34'$ E. |
| | $59^{\circ} 43'$ N. $24^{\circ} 43'$ E. | $59^{\circ} 32',_{6}$ N. $24^{\circ} 47'$ E. |
| | $59^{\circ} 39'$ N. $24^{\circ} 30'$ E. | |

Naar Skydeøvelser finder Sted i Omraade I, viser *Suurup* Bagfyr rødt Lys og det W.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Suurup* er midlertidig lukket, hvorfor Skibe kun kan benytte det N.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Aegna*.

Naar Skydeøvelser finder Sted i Omraade II, viser *Naissaar* Fyr rødt Lys og det N.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Aegna* er midlertidig lukket, hvorfor Skibe kun kan benytte det W.-lige Indløb mellem *Naissaar* og *Suurup*.

1881. (T). Tyskland. Kieler Bugt. Lystønder midlertidig udlagt.

(N. f. S. Nr. 27/2944. Berlin 1936.)

I Tiden indtil omkring den 31. Juli d. A. er midlertidig udlagt nedennævnte Lystønder:

- a. En rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og mærket *H. P.* paa c. $54^{\circ} 46',_{7}$ N. $10^{\circ} 14',_{2}$ E.
- b. En rød- og hvidstribet, spirformet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og mærket *H. P.* paa c. $54^{\circ} 33'$ N. $10^{\circ} 33'$ E.
- c. En rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og mærket *H. P.* paa c. $54^{\circ} 41',_{0}$ N. $10^{\circ} 45',_{3}$ E.
- d. En rød- og hvidstribet, spirformet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og mærket *H. P.* paa c. $54^{\circ} 33'$ N. $10^{\circ} 56'$ E.

Tønderne tjener videnskabelige Undersøgelser og er Skibsfarten uvedkommende. Det er forbudt at passere Tønderne paa nært Hold samt at ankre eller fiske inden for en Afstand af 200 m fra Tønderne.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1882. (T). Danmark. Sundet. København. Lynette Løb spærres midlertidig. Lynetten Vinkelfyr slukkes midlertidig.**

Lynette Løb vil paa Grund af Kabelarbejder være spærret for al Sejlads fra og med den 22. Juli til og med den 31. Juli d. A., og *Lynetten* Vinkelfyr vil i samme Tidsrum være slukket.

Lynetten Vinkelfyr: c. $55^{\circ} 42'$ N. $12^{\circ} 37'$ E.

1883. Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 28/2091. Stockholm 1936.)

Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c. $55^{\circ} 37'$ N. $12^{\circ} 53'$ E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 23/1575 1936.)

1884. (T). Danmark. Store-Bælt. Vesterrenden. Oplysning om Vrag.
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1862 1936 meddeles, at det deri omtalte
 Vrag ligger sunket i 16,5 m Vand paa 55° 17' 25" N. 10° 54' 13" E.
 (E. f. S. Nr. 27/1862 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1885. (T). Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydning. Advarsol.
 Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der i August og September d. A. blive fore-
 taget Skarpskydning ud over Søen paa følgende Dage og Klokkelæt:

Den 6.	August	fra Kl.	0800—1500.
— 7.— 8.	—	- -	0800—1600.
— 10.—13.	—	- -	0800—1600.
— 14.	—	- -	0800—1500.
— 15.	—	- -	0800—1600.
— 17.—19.	—	- -	0800—1600.
— 21.—22.	—	- -	0800—1500.
— 23.—27.	—	- -	0800—1600.
— 28.	—	- -	0800—1500.
— 29.	—	- -	0800—1600.
— 31.	—	- -	0800—1600.
— 1.— 5. September	—	- -	0800—1600.
— 7.—11.	—	- -	0800—1600.

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 27. August, 10. og 11. September dog 6000 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, 1 omtrent N. for *Liseleje* Havn, 1 midt for *Overdrevet* og 1 omtrent NW. for *Brantebjerg*.

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.

1886. (T). Sverige. Kattegat. Fladen W., NW. og N. Instrumenter og Sømærker midlertidig udlagt.

(U. f. s. Nr. 28/2093. Stockholm 1936.)

I Tiden til den 25. Juli d. A. er udlagt forskellige Strømmaalingsinstrumenter paa henholdsvis 57° 11' N. 11° 27' E., 57° 18' N. 11° 28' E. og 57° 18' N. 11° 40' E. Instrumenterne er afmærket med Tønder med Flag og Lystønder. Søfarende anmodes om at holde godt udenom den udlagte Afmærkning.

1887. Sverige. Kattegat. Fiskebäckssudde. Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 28/2176. Stockholm 1936.)

Ved Indsejlingsrenden til *Fiskebäckss hamn* er udlagt følgende Sømærker:

Ned N.-Siden:

1. En Stage med Kost paa 57° 38',₈₈ N. 11° 51',₀₉ E.

Ved S.-Siden:

2. En Stage paa 57° 38',₈₈ N. 11° 50',₉₇ E.

3. — — 57° 38',₈₇ N. 11° 51',₁₂ E.

1888. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Sokken. Glan Fyr. Tænding udsat.

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1936.)

Paa Grund af Flytning af *Glan Fyr* vil dette først blive tændt omkring den 20. Juli d. A.

c. 58° 59',₀ N. 11° 04',₄ E.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1889. **Rusland. Murmanskoe Sea. Mali Oleni Stræde. Tipunkova Point. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1242. London 1936.)

Tipunkova Point Fyr paa c. 69° 15' N. 34° 38' E. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 3^s. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 3 Sm for rødt og 2 Sm for grønt Lys.

Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 164° til 230°.
2. Grønt i — - 230° - 282°.
3. Hvidt i Pej. fra 282° til 288°.
4. Rødt i — - 288° - 164°.

1890. **Rusland. Kola Inlet. Gryaznie Islands E. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1281. London 1936.)

En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, er udlagt paa c. 69° 04' N. 33° 17' E., 1,03 Sm 178° fra *Veliki Point* Fyr.

1891. **Rusland. Motovski Bugt. Ura Bugt. Viev Point (Viev Navolok) Fyr. Oplysning om Fyr.**

(N. t. M. Nr. 1243. London 1936.)

Viev Point Fyr ligger c. 0,2 Sm 170° fra den i Kortet angivne Plads og 2,78 Sm 101° fra *Bolshoi Arski Island* Fyr. c. 69° 27' N. 33° 04' E. Fyret, der er anbragt paa Gavlen af Fyrbygningen, lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 205° til 262°.
2. Hvidt i Pej. fra 262° til 205°.

Det gamle Fyrtaarn er revet ned.

1892. (P). **Norge. Gisund. Leiknesøren Lystønder forandres.**

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1936.)

1. *Søndre Leiknesøren* Lystønde paa c. 69° 17',0 N. 17° 58',6 E. forandres til at vise hvidt Et-Blink c. hver 2^s.

2. *Nordre Leiknesøren* Lystønde paa c. 69° 18',8 N. 17° 59',3 E. forandres til at vise hvidt Et-Blink c. hver 6^s.

1893. **Norge. Ofotfjorden. Fornes Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1936.)

Fornes Fyr paa c. 68° 27',0 N. 17° 03',5 E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser.

1894. **Norge. Ofotfjorden. Hamnesholmen Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1936.)

Hamnesholmen Fyr paa c. 68° 25',3 N. 16° 35',5 E. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser.

1895. **Norge. Sildegapet. Kråkenes Fyr forstærket.**

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1936.)

*Kråkenes Fyr*s Lysevne er blevet forøget saaledes, at Synsvidden nu er 17,7 Sm for hvidt, 17,7 Sm for rødt og 15,5 Sm for grønt Lys. c. 62° 02',1 N. 4° 59',5 E.

1896. **Norge. Brufjorden. Oddene. Nyt Fyr.**

(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1936.)

Paa Varden paa 61° 33' 06" N. 4° 59' 43" E. er anbragt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Flammens Højde: 14,5 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

1897. **Norge. Lågøfjorden. Aspøtåen. Nyt Fyr.**

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1936.)

Paa den lille Holm c. 0,1 Sm SE. for *Aspøtåen* er paa 61° 13' 20" N. 4° 43' 37" E. anbragt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 6^s. Flammens Højde: 16 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. Grønt i Pej. fra 330° til 348°. | 6. Hvidt i Pej. fra 119° til 125° ₅ . |
| 2. Hvidt i — - 348° - 352° ₅ . | 7. Rødt i — - 125° ₅ - 205°. |
| 3. Rødt i — - 352° ₅ - 58°. | 8. Hvidt i — - 205° ₅ - 208°. |
| 4. Hvidt i — - 58° - 111°. | 9. Grønt i — - 208° - 227°. |
| 5. Grønt i — - 111° - 119°. | 10. Rødt i — - 227° - 230° ₅ . |
- Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

1898. Norge. Drevøysund. Kjøholmen. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1936.)

Paa 61° 12' 51" N. 4° 47' 10" E. er anbragt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Et lille Træhus med Fyrlanternen paa Toppen. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

1899. Norge. Helligsø Fyr. Lysevne forøget.

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1936.)

Lysevnen i *Helligsø Fyr* paa c. 60° 45',₁ N. 4° 42',₉ E. er betydelig forøget.

1900. Norge. Radfjorden. Vardneset. Nyt Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1936.)

Paa 60° 35' 27" N. 5° 09' 18" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 13 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. Rødt i Pej. fra 115° til 120°. | 5. Rødt i — - 174° til 310°. |
| 2. Hvidt i — - 120° - 134°. | 6. Hvidt i — - 310° - 315°. |
| 3. Grønt i — - 134° - 146°. | 7. Grønt i — - 315° - 316°. |
| 4. Hvidt i — - 146° - 174°. | |

Brændetid: 14. Juli—23. Maj.

1901. Norge. Radfjorden. Tjuvholmen. Nyt Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1936.)

Paa en Jernstang paa 60° 33' 29" N. 5° 13' 50" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 14. Juli—23. Maj.

1902. Norge. Hordaland. Skåneviksfjorden. Romsøy SE. Nyfundne Båer. Jernstangs Plads.

(E. f. S. Plakat Nr. 3. Oslo 1936.)

1. Følgende nye Båer er fundet:

- En 3,6 m Båe paa 59° 40' 24" N. 5° 45' 20" E., 330 m 314° fra *Nautoy* NW.-Spids.
- En 3,9 m Båe paa 59° 40' 22" N. 5° 46' 10" E., 580 m 79° fra *Nautoy* NW.-Spids.
- En 3,9 m Båe paa 59° 40' 22" N. 5° 46' 19" E., 720 m 79° fra *Nautoy* NW.-Spids.

2. Jernstangen SE. for *Romsøy* SE.-Pynt er i Kortet fejlagtig anbragt paa den SE.-ligste af de to Båer sammesteds, medens den i Virkeligheden staar paa den NW.-lige paa 59° 40' 30" N. 5° 45' 38" E.

1903. Norge. Karmsundet. Rossebønakken Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1936.)

Rossebønakken Fyr paa c. 59° 23',₅ N. 5° 17',₄ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser. Samtidig er Fyrets Lysevne forstærket.

1904. Norge. Varnes Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1936.)

Varnes Fyr paa c. 58° 10',₈ N. 6° 37',₈ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Hvidt med En-Fmk. (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejl. fra 29° til 41°.
 2. Hvidt — — i Pejl. fra 41° til 109°.
 3. Hvidt — — (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejl. fra 109° til 118°.
 4. Rødt — — — — — 118° - 186°.
 5. Grønt — — i Pejl. fra 186° til 194°.
 6. Hvidt — — — — 194° - 197°.
 7. Rødt — — — — 197° - 205°.
 8. Hvidt — — (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejl. fra 205° til 227°.
 9. Hvidt — — i Pejl. fra 227° til 236°.
- (Kort Nr. 236.)

1905. Tyskland. Sild. Rotekliff Tværmærkefyrr forandret.

(N. f. S. Nr. 26/2813. Berlin 1936.)

Rotekliff Tværmærkefyrr paa c. 54° 58' N. 8° 20' E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 110° til 155°₃.
2. Rødt i — - 155°₃ - 170°.
3. Hvidt i — - 170° - 181°.
4. Rødt i Pejl. fra 181° til 185°.
5. Hvidt i — - 185° - 200°.

Desuden er Fyret synligt med svagt Lys i Pejlinger fra 17°₅ til 110° og fra 228° til 332°₅.

Lysevnc: 22 Sm for hvidt og 17 Sm for rødt Lys. Synsvidde: 15 Sm.

(E. f. S. Nr. 15/1033 1936. Kort Nr. 295, 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 93.)

1906. Tyskland. Sild. List West Fyrr forandres.

(N. f. S. Nr. 26/2813. Berlin 1936.)

List West Fyrr paa c. 55° 03' N. 8° 24' E. forandres uden nærmere Meddelelse til at lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 83° til 94°₅.
2. Hvidt i — - 94°₅ - 96°₅.
3. Rødt i — - 96°₅ - 111°₅.
4. Hvidt i Pejl. fra 111°₅ til 180°₃.
5. Rødt i — - 180°₃ - 204°₁.
6. Hvidt i — - 204°₁ - 83°.

Fyret lyser med svagt Lys i Pejlinger fra 310° til 40°.

Lysevnc: 20 Sm for hvidt, 15₅ Sm for rødt og 13₅ Sm for grønt Lys. Synsvidde: 14 Sm.

Forandringen finder Sted mellem den 20. og 25. Juli d. A.

(E. f. S. Nr. 15/1033 1936. Kort Nr. 295, 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 93.)

1907. Tyskland. Sild. List Ost Fyrr forandres.

(N. f. S. Nr. 26/2813. Berlin 1936.)

List Ost Fyrr paa c. 55° 03' N. 8° 27' E. forandres uden nærmere Meddelelse til at lyse, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 10° til 122°.
2. Rødt i — - 122°₅ - 126°₇.
3. Hvidt i — - 126°₇ - 263°.
4. Rødt i Pejl. fra 263° til 292°.
5. Hvidt i — - 292° - 350°.
6. Rødt i — - 350° - 10°₅.

Fyret lyser med svagt Lys i Pejlinger fra c. 10°₅ til c. 98°.

Forandringen finder Sted mellem den 20. og 25. Juli d. A.

(E. f. S. Nr. 15/1033 1936. Kort Nr. 295, 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 93.)

1908. Frankrig. Dyck Fyrskib. Forbud mod Ankring.

(A. a. N. Nr. 27/1675. Paris 1936.)

Paa Grund af Tilstedeværelsen af Undervandskabler er det forbudt at ankre i et Omraade mellem Pejlingerne: *Dyck* Fyrskib i 0° og 120°.

Dyck Fyrskib: c. 51° 02'₃ N. 1° 53'₀ E.

1909. (T). England. Humber. Bull Fyrskib ombyttes midlertidig.

(N. t. M. Nr. 1277. London 1936.)

Omkring den 24. Juli d. A. ombyttes *Bull* Fyrskib paa c. 53° 34' N. 0° 06' E. midlertidig med et Reservefyrrskib, der viser afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 30^s. Taagesignalet bliver uforandret.

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

1910. Irland N.-Kyst. Lough Foyle. Oplysning om Fyr m. m.

(N. t. M. Nr. 1310. London 1936.)

1. Fyret c. 1,1 Sm 83° fra *Moville Bank* Pælefyr er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 1^s.

2. Fyret c. 1,3 Sm 235° fra *Moville Bank* Pælefyr er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2½^s.

3. *McKenny's Bank* c. 1 Sm fra *Moville Bank* Pælefyr har faaet Navnet *McKinneys Bank*.

Moville Bank Pælefyr: c. 55° 11' N. 7° 02' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1911. (P). Island W.-Kyst. Sandgerdi. Oplysning om indre Ledefyr.

(A. f. s. Nr. 1/3. Reykjavik 1936.)

I Løbet af 1936 foretages følgende Forandringer ved de indre Ledefyr i *Sandgerdi*: Bagfyret anbringes paa en Pæl med Trekant med Spidsen opad ved *Gaarden Bæjarsker*.

Forfyret anbringes paa en graa Stenvarde med Stang med Firkant paa *Jórukleif* 471 m 316° fra Bagfyret.

Samtidig bliver Varden og Pælen paa Holmen paa *Bæjarskerscyri* fjernet.

c. 64° 02' N. 22° 43' W.

(Kort Nr. 226, 260 og 270. Islandske Lods, Side 49. Fyr-Fort. Nr. 796.)

1912. (P). Island W.-Kyst. Faxaflói. Akranes. Krossvík. Nyt Fyr tændes.

(A. f. s. Nr. 1/4. Reykjavik 1936.)

I Løbet af 1936 vil der i Bunden af *Krossvík* paa c. 64° 18',₁₀ N. 22° 03',₁₅ W. blive tændt et nyt Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink, 30 Blink pr. Min. Lysevne: 10½ Sm for hvidt, 8½ Sm for rødt og 7½ Sm for grønt Lys. Et graat, firkantet Betontaarn med sort Lanterne, 4 m højt. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt E. for 0° over *Hólminn*.

2. Hvidt fra 0° til 14½° mellem *Hólminn* og *Thjótasker*.

3. Rødt fra 14½° til 37° over *Thjótasker*.

4. Hvidt fra 37° til 52½° mellem *Thjótasker* og *Akranesskaupi*.

5. Grønt W. for 52½°.

Brændetid: 15. Juli—1. Juni.

Fyret tændes antagelig den 15. Juli d. A.

(Kort Nr. 289, 226, 260, 270 og 239. Islandske Lods, Side 65. Fyr-Fort. Nr. 811 A.)

1913. (P). Island N.-Kyst. Skagafjördur. Hegrans. Nyt Fyr tændes.

(A. f. s. Nr. 1/2. Reykjavik 1936.)

Den 1. August d. A. tændes paa Højen paa W.-Siden af *Landsendi* paa 65° 46' (10") N. 19° 32' (45") W. et nyt Fyr, *Hegrans* Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 17^s, Blink 2^s, Mørke 15^s. Flammens Højde: 24 m. Lysevne: 18 Sm for hvidt, 15 Sm for rødt og 14 Sm for grønt Lys. Synsvidde: 15 Sm for hvidt, 15 Sm for rødt og 14 Sm for grønt Lys. Et graat, firkantet Taarn med sort Fyrlanterne, 10 m højt. Fyret skal lyse, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra 46° til 58°.

2. Hvidt i — - 58° - 75° over Ankerpladsen ved *Saudárkrókur*.

3. Grønt i — - 75° - 154° over *Innstalandssker* og *Írúveldarstadahólmi*.

4. Hvidt i — - 154° - 158° mellem *Ingveldarstadahólmi* og *Drangey*.

5. Rødt i — - 158° - 169° over *Drangey* og *Hólmasker*.

6. Hvidt i — - 169° - 176° mellem *Hólmasker* og *Málmey*.

7. Grønt i — - 176° - 232° fra *Málmey* til *Kolkuós*.

8. Rødt i — - 232° - 270°.

S. for Retningerne 46° og 270° hvidt, fast Lys.

Brændetid: 1. August—15. Maj.

(Kort Nr. 254, 212, 270, 239, 283 og 147. Islandske Lods, Side 127. Fyr-Fort. Nr. 848 A.)

1914. (T). Spanien N.-Kyst. Cabo Machichaco. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. l. N. Nr. 27/842. San Fernando 1936.)
Cabo Machichaco Radiofyr paa c. 43° 27' N. 2° 45' W. er for Tiden ude af Virksomhed.
1915. Nova Scotia. Cape Breton Island. L'Archeveque Cove. Klokketønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 25/1641. Washington 1936.)
L'Archeveque Klokketønde er flyttet til 45° 37' 15" N. 60° 33' 40" W.
1916. Nova Scotia SE.-Kyst. Halifax. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 25/1642. Washington 1936.)
En rød Spidstønde er udlagt i 9,1 m Vand paa c. 44° 35' N. 63° 29' W., c. 1510 m 298° fra *Devils Island (South Point)* Fyr.
1917. Nova Scotia SW.-Kyst. Green Island. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 25/1643. Washington 1936.)
Green Island Taagesignal paa c. 43° 41' N. 66° 09' W. er forandret til Signal med Kanon, Et-Skud hver 2^m.
(Se Tillæg.)

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

1918. Cuba N.-Kyst. Habana. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 25/1678. Washington 1936.)
Fyret paa *Pila de Neptuno* Fyrbaake paa 23° 08' 38" N. 83° 20' 53" W. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Synsvidde: 7 Sm.
1919. The Grenadines. Mayero Island. Grunde.
(N. t. M. Nr. 1188. London 1936.)
Nedennævnte Grunde er fundet, som følger:
- | | | | | | | |
|----|----------------|---------|------|--------------------------|---------|------|
| a. | En 8,7 m Grund | 2,54 Sm | 63° | fra <i>Mayero Island</i> | 105,7 m | Top. |
| b. | - 5,0 m | 1,04 Sm | 112° | - | — | — |
| c. | - 10,1 m | 1,46 Sm | 172° | - | — | — |
| d. | - 10,5 m | 3,35 Sm | 93° | - | — | — |
| e. | - 10,5 m | 4,20 Sm | 103° | - | — | — |
| f. | - 9,1 m | 3,60 Sm | 132° | - | — | — |
| g. | - 3,2 m | 0,80 Sm | 259° | - | — | — |
- Mayero Island* 105,7 m Top: c. 12° 39' N. 61° 23' W.
1920. Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Bahia da Ribeira. Lago do Fundo. Baake opført.
(N. f. S. Nr. 27/2906. Berlin 1936.)
En 2 m høj sort, firkantet Betonbaake er opført paa c. 23° 00' S. 44° 24' W., paa den SE.-lige Klippe.
1921. Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Lago dos Homens Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 27/2905. Berlin 1936.)
Lago dos Homens røde Blinkfyr paa c. 23° 02' S. 44° 17' W. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 3^s, Lys 2^s, Mørke 1^s. Synsvidde: 8 Sm.
1922. Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Coronel Island. Fyr forandret.
(N. t. M. 1316. London 1936.)
Coronel Island Fyr paa c. 23° 06' S. 44° 23' W. er forandret fra at vise rødt Gruppe-Blink til at vise rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 10^s. Synsvidde: 10 Sm.

- 1923. Brasilien. Alcatrazes Øerne. Fyr nedlagt. Fyrtaarn under Bygning.**
(N. f. S. Nr. 27/2907. Berlin 1936.)
1. *Ilha do Porto* hvide Blinkfyr paa c. 24° 06' S. 45° 42' W. er permanent nedlagt.
2. Paa den største af Øerne er et nyt Fyrtaarn under Bygning.
- 1924. Uruguay. Rio de la Plata. Colonia NW. Oplysning om Skær. Lystønde flyttet.**
(N. f. S. Nr. 27/2910. Berlin 1936.)
1. *Piedra Chata*, hvorover Dybden er 1,3 m, ligger paa c. 34° 25',7 S. 57° 54',9 W., 3,92 Sm 311° fra *Colonia* Fyr.
2. Lystønden, der afmærker Skæret, ligger paa c. 34° 25',8 S. 57° 55',0 W., 200 m SW. for Skæret og 3,92 Sm 311° fra *Colonia* Fyr.
- 1925. Peru. Quilca Cove. Fyr tændt.**
(A. a. I. N. Callao, 20. Máj 1936.)
Paa *El Castillo* Højen er paa c. 16° 42',5 S. 72° 27',5 W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s. Synsvidde: 8 Sm. Taarn.
- 1926. Mexiko W.-Kyst. San José del Cabo. Fyr forandret.**
(B. a. Z. Nr. 150/1755. 's-Gravenhage 1936.)
San José del Cabo Fyr paa c. 23° 04' N. 109° 40' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,2^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,2^s. Flammens Højde: 39 m. Synsvidde: 16 Sm.

VIII. Middelhavet. Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1927. Tyrkiet. Dardanellerne. Cape Helles. Oplysning om Fyr.**
(N. f. S. Nr. 28/3075. Berlin 1936.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 16/1101 1936 meddeles, at den røde Lysvinkel ikke er indlagt i *Cape Helles* Fyr paa c. 40° 03' N. 26° 11' E.
- 1928. Rusland. Sorte Hav. Krim. Sevastopol Anduvning. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 1254. London 1936.)
Indsejling i *Sevastopol* Havn og tilstødende Bugter er forbudt mellem Solnedgang og Solopgang.
Uden Tilladelse er det forbudt Koffardiskibe at navigere indenfor Tresømilgrænsen imellem Breddeparallelernerne 44° 26' N. og 45° 00' N.
- 1929. Rusland. Azovske Hav. Yenikale Stræde. Lystønde udlagt. Dybde over Vrag.**
(N. t. M. Nr. 1204. London 1936.)
1. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa c. 45° 25' N. 36° 39' E., 2,07 Sm 20° fra *Cape Fonar (Yenikale)* røde og hvide Blinkfyr.
2. Dybden over Vraget, der ligger sunket c. 2 Sm 357° fra *Cape Fonar* røde og hvide Blinkfyr, er 3,7 m.
- 1930. Rusland. Azovske Hav. Krim. Akhmanai (Ak-Manai) Fyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1184. London 1936.)
Akhmanai hvide Blinkfyr paa c. 45° 16' N. 35° 35' E. er nedlagt.
- 1931. Rusland. Azovske Hav. Krim. Arabat Fort NW. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1184. London 1936.)
Paa c. 45° 19' N. 35° 27' E., 2,2 Sm 319° fra Midten af *Arabat Fort*, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 8 Sm. Tremneværksbaake.

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

- 1932. (T). Røde Hav. Zubair Islands. Centre Peak Island. Fyr midlertidig forandret.**
(N. t. M. Nr. 1205. London 1936.)
Centre Peak Island Fyr paa c. 15° 01' N. 42° 10' E. viser for Tiden hvidt, fast Lys.

- 1933. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Fao Reach. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1206. London 1936.)
a. *Inner Bar Reach* Bagfyr paa c. 29° 57' N. 48° 34' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s.
b. *Fao Fyr* paa c. 29° 58' N. 48° 29' E. er forandret fra at vise hvidt og rødt, fast Lys til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 8^s.
- 1934. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Abadan Reach. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1206. London 1936.)
P. D. No. 38 Bagfyr paa c. 30° 13' N. 48° 23' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s.
- 1935. Madagascar E.-Kyst. Morondava. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 27/2912. Berlin 1936.)
Morondava hvide, faste Fyr paa c. 20° 17' S. 44° 18' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5^s. Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 13 Sm. Et graat Taarn.
- 1936. Forindien. Mannar Bugt. Tuticorin Red. Grundt Vand.**
(N. t. M. Nr. 1315. London 1936.)
Dybder paa 9,8 m Vand rapporteres at findes paa c. 8° 45' N. 78° 15' E., 2,75 Sm 125° fra *Hare Island Fyr*.
- 1937. Bengalske Bugt. Orissa Kysten. Puri. Fyr atter normalt.**
(N. t. M. Nr. 1236. London 1936.)
Puri Fyr paa c. 19° 48' N. 85° 50' E. lyser atter med normal Fyrkarakter, hvidt Lys med En-Formørkelser.
(E. f. S. Nr. 53/3089 1935.)
- 1938. Malacca Stræde. Pulo Perak. Oplysning om Beliggenhed.**
(N. t. M. Nr. 1186. London 1936.)
Midten af *Pulo Perak* ligger paa 5° 40' 56" N. 98° 55' 47" E., c. 2 Sm 235° fra den i Kortet angivne Plads. Gens Højde er 115,2 m.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 1939. Annam. Vung Moe. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1278. London 1936.)
Vung Moe Fyr paa c. 14° 15' N. 109° 10' E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7^s. Synsvide: 16 Sm.
- 1940. (P). Formosa N.-Kyst. Kiirun Ko. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1279. London 1936.)
Paa NW.-Hjørnet af *Toban Sho* er paa c. 25° 10' N. 121° 45' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm. Fyret er ubevogtet.
- 1941. (T). Kina. Yang-tze Kiang Flodmunding. Chungpaosha. Grund udvidet. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 1048. London 1936.)
1. Grunden langs *Chungpaosha* S.-lige Banke har udvidet sig S. efter. En Dybde af 2,7 m findes paa c. 31° 25' N. 121° 33' E., 2,18 Sm 56° fra det røde Blinkfyr ved E.-Enden af *Woosung* Dæmning.
2. Skibe, der begiver sig N. for *Quarantine Lower Lystønde*, c. 0,8 Sm 184° fra den i (1) nævnte Plads, skal navigere med yderste Forsigtighed.
- 1942. Kina. Pohai Bugt W.-lige Anduvning til Lung-kow (Lun kau) Bugt. Skær.**
(N. t. M. Nr. 141. Shanghai 1936.)
Et Skær med 3,6 m Vand ligger paa c. 37° 30' N. 120° 07' E., 12 Sm 203¾° fra *Chi-ma-tao Fyr*.

- 1943. Kina. Rynjun-Ko—Mo-ju-gan (Lutin Rock). Baake ødelagt.**
(N. t. M. Nr. 146. Shanghai 1936.)
Mo-ju-gan Baake paa c. 38° 47' N. 121° 16' E. er ødelagt.
- 1944. Korea S.-Kyst. Quelpart Island S. Grund findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 1256. London 1936.)
9,1 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 33° 12' N. 126° 35' E., c. 1,25 Sm 214° fra Midten af *Mahon Island*, findes ikke.
- 1945. Sibirien. Posiette Bugt. Afmærkning forandret. Grunds Navn.**
(N. t. M. Nr. 1210. London 1936.)
Fløjtetønden paa c. 42° 34' N. 130° 55' E., c. 1,15 Sm 180° fra *Deyer Point*, er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.
Grunden, der afmærkes af ovennævnte Lys- og Fløjtetønde, hedder *Klikova Shoal*.
- 1946. Sibirien. Eastern Bosphorus Stræde. Forbudt Ankerplads.**
(N. t. M. Nr. 1247. London 1936.)
Grænserne for den forbudte Ankerplads er følgende:
a. M o d Ø s t : En Linie fra *Cape Basargina Fyr* i Retningen 193° til *Skriplevu Island Fyr* og videre i Retningen 234° til *Karazina Point*.
b. M o d S y d : En Linie fra *Karazina Point* til et Punkt 0,1 Sm 180° fra *Jitkava Point Fyr* og derfra i Retningen 320° til *Cape Balka*.
c. M o d V e s t : En Linie fra *Cape Balka* i Retningen 47° til et Punkt c. 0,28 Sm 275° fra *Cape Basargina Fyr*.
d. M o d N o r d : Linien mellem det i (c) nævnte Punkt og *Cape Basargina Fyr*.
Cape Basargina Fyr: c. 43° 03' N. 131° 58' E.
- 1947. Japan. Kruillerne. Airo Misaki. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1218. London 1936.)
Ved *Airo Misaki Fyr* paa c. 46° 51' N. 143° 26' E. er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 25^s.
- 1948. Japan. Honshu S.-Kyst. Shimizu Ko. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1209. London 1936.)
I samme Fyrtaarn som Luftfyret paa *Ma Saki* paa c. 35° 01' N. 138° 31' E. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Lys med En-Forinørkelser hver 5^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.
- 1949. Japan. Naikai. Osaka. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1208. London 1936.)
Ved Fyret paa N.-lige Bølgebryder paa c. 34° 38' N. 135° 24' E. er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 1^m.
- 1950. Japan. Naikai. Aki Nada. Tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1238. London 1936.)
En rød Stumptønde er udlagt paa c. 34° 07' N. 132° 36' E., 0,72 Sm 93° fra *Kamega Kubi*.
- 1951. Japan. Osumi Gruppen. Io Jima. Smaa Øer findes.**
(N. t. M. Nr. 1246. London 1936.)
1. En lille Ø findes paa c. 30° 49' N. 130° 20' E., 1,8 Sm 79° fra N.-Spidsen af *Io Jima*.
2. En lille Ø findes 2,2 Sm 107° fra N.-Spidsen af *Io Jima*.
- 1952. Marianerne. Guam eller Guahan Island. Luftfyret tændt.**
(N. t. M. Nr. 1226. London 1936.)
Et Luftfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, er tændt paa c. 13° 27' N. 144° 43' E., 5,85 Sm 82° fra *Orote Point Fyr*.

1953. **Hawai. Hanapope Bugt. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1239. London 1936.)

En sort Lystønde *No. 1*, der viser grønt Et-Blink hver 2^s, er udlagt paa c. 21° 54' N. 159° 36' W., 0,255 Sm 186° fra *Port Allen* Bølgebryderfyr.

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 3477 England, River Mersey. — Rock Light to Runcorn.

R 3490 England. — Port of Liverpool.

T Supplement No. 6 to Baltic Pilot, Vol. II.

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

1954. (T.) Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb Klokketønde midlertidig inddraget.

Klokketønden *Højestene Løb* paa c. 54° 58' N. 10° 27' E. er midlertidig inddraget for Eftersyn.

1955. (T.) Danmark. Farvandet Syn for Fyn. Ærøskøbing. Mollegab. Klokke-tønde midlertidig inddraget.

Klokketønden *Mollegab* paa c. 54° 54' N. 10° 26' E. er midlertidig inddraget for Eftersyn.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1956. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Fløjtetønde genudlagt.

Fløjtetønden *Mariager Fjord* paa c. 56° 42' N. 10° 30' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 20/1752 1936.)

1957. (T.) Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

Den 13. August d. A. vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Aalbæk Bugt* m. v.

Skydepladsen begrænses mod Nord og Syd henholdsvis af Breddeparallelernerne 57° 37' N. og 57° 30' N. og mod Øst og Vest henholdsvis af Meridianen 10° 45' E. og *Jyllands Kyst*.

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 ovenfor angivne Grænser.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1958. Island W.-Kyst. Faxaflói. Akranes. Krossvík. Oplysning om Anlægsbro. Indsejlingsmærke rettet.

Krossvík Anlægsbro paa c. $64^{\circ} 18',_8$ N. $22^{\circ} 05',_2$ W. er bygget af Beton og er beregnet for middelstore Dampere (1500—2000 Ts.).

Broen ligger vinkelret paa Kysten i SE.-lig Retning. Paa Broens SW.-Side findes i hele Broens Længde et c. 1,5 m højt Brystværn. Denne Side benyttes ikke til Fortøjning. Der fortøjes langs Broens NE.-Side med Stævnen ind mod Land (Bagbords Side til), da Svajning ikke lader sig gøre.

Man kan praktisk talt ligge ved Broen under alle Vindforhold, idet Dønning, der sætter ind mod W.-lige Vinde, brydes mod Broens SW.-Side, der virker som Læmole.

Dybden ved Yderenden af Broen er ved Springtids Lavvande 6,0 m og aftager indefter til 3,5 m, c. 72 m indenfor Yderenden. Bolværkshøjde ved Højevande c. 1 m, ved Lavvande c. 4 m.

Indsejlingsmærket til *Krossvík* rettes til: „*Akrafjall* N.-lige Affald til et kendeligt, enligtliggende, hvidmalet Hus til venstre for (W. for) en mindre Samling Huse, nærmere Kysten. Retv. Pej. 48° “.

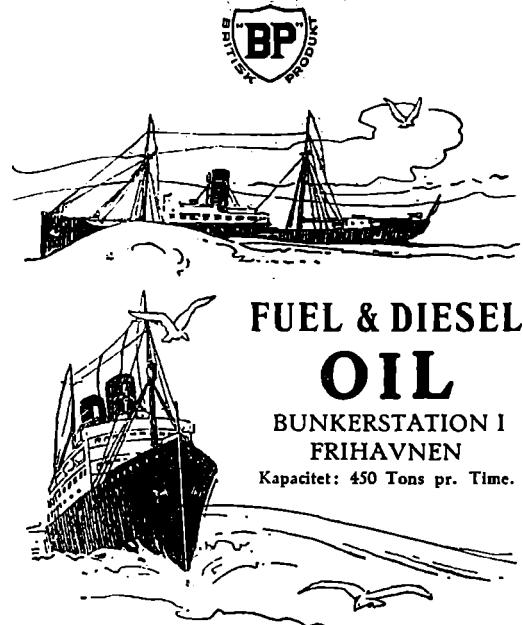
(Kort Nr. 289 og 270. Islandske Lods, Side 65. Toning Nr. 21.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand.
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore-Kompagni, Foren. Vice-Formand.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.
Aalborg	Stevedorekompagniet.
Aarhus	Hassing & Drescher.
Assens	H. V. Jacobsen.
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S.,
Holbæk	S. I. Sørensen.
Horsens	Søren Andersen.
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.
København	Skjold Andersen.
København	Hans Brandt.
København	Københavns Stevedore Kompagni.
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S.
Nyborg	Mammen & Drescher.
Odense	Simonsen & Møller.
Randers	S. Christoffersen & Co.
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.



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.



Forsikrings-Aktieselskabet "SKANDINAVIA"

Stiftet 1899
Aktiekapital 10 Millioner Køner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

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 » » »

„VØLUND“
 RAAOLIEMOTORER
 10—1000 HK.

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
 Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmalld"
 Amaliegade 38

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

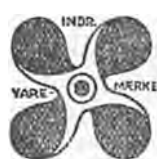
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af 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.



Brug **Holzappel's
 International**
 Skibsfarver
 til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

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

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 —

NUMMER 30

TORSDAG 23. JULI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARK OG UDLANDET

Danmark burde indskrænke sin Industriproduktion!« udtalte det konservative Medlem Mr. Nell i det engelske Underhus forleden. »Hvis det ønskes at bevare den store Andel af det britiske Marked for sin Landbrugsproduktion!« Det var i det mindste rene Ord.

Tyskerne forlanger, at der skal gøres store Indkøb af deres Industrivarer, hvis vi skal kunne afsætte i det Omfang som hidtil. Tyskerne vil endda have mere end Englænderne fra os — de tager ikke saa meget fra os, som vi tager fra dem. Overalt store Vanskeligheder — og de store maa vi bøje os for og gøre som de dikterer.

Forhaabentlig gaar det ikke saadan, at vi en skønne Dag staar uden nogensomhelst Venner af lutter Angst for at støde de to store. Danmark er nok et Landbrugsland, men vi har ogsaa andre Erhverv, der har Krav paa et leve. Skulde det ikke være muligt at finde andre Udveje? Som det nu gaar, styrer vi bevidst hen mod den rene og skære Tuskhandel, hvor man simpelthen bytter Perler mod Kokosnødder. Men denne Bytning kan svinde ind til et Minimum, og vi er da henvist til den sidste Udvej, at leve af at barbere hinanden. I intet Land i Europa er det vist handelsmæssigt kommet grellere frem end hos os. Fra engelsk som fra tysk Side forlanges det, raat for usødet, at vi blot har at købe, og at Danmark ikke selv skal fabrikere Tekstilvarer osv. Men hvad saa med Arbejdsløsheden? Hvad saa med alle de skønne Resultater, der er opnaaet ved, at Danmark netop er blevet — ogsaa et Industriland? Det er ikke let at navigere i Øjeblikket, og det lille Land har det særlig svært. Og under Forsøgene paa at stille de store tilfreds, risikerer vi, at vi mister det naturlige Venskabsforhold, vi staar i til vore nærmeste Naboer, de andre nordiske Lande. Vi er — for at sige det paa godt forstaaeligt Dansk — rigtig gammeldags ude at svømme.

BORGERKRIGEN!

Borgerkrigens Spøgelse har vist sig i Spanien. Vel nok alligevel det uhyggeligste, der tænkes kan. Krig er et frygteligt Onde, men Borgerkrig dog endnu uhyggeligere. Alle er mod alle, og en Afgørelse skal træffes paa Stedet. Nu meddeles det fra Spanien, at Regeringen har bevæbnet Civilbefolkningen, for at den kan forsvare sig — mod Oprørerne! Og Oprørerne, det er Generalerne og Officererne, der vil have Kommunerne slaaet ned! Det hele en en vild Forvirring, et frygteligt Mareridt, som man vel nok maatte kunne forudsige vilde komme efter de sidste Maaneders skandaløse Forhold overalt i Spanien. Maaske likvideres denne Borgerkrig hurtigt, — men det kan, naar man husker paa det sydlandske, iltre Temperament, ogsaa godt være, at den fortsættes og gaar over til Guerillakrig, og da har det lange Udsigter. Forhaabentlig vil det dog lykkes de mere besindige Elementer, der vel ogsaa maa findes, at faa Overtaget og faa bragt Fanatikere paa begge Sider til Fornuft. Men Fascit-Officererne paa den ene Side og rødgloedende Kommuner paa den anden — det er svært at bygge Bro der. Og den, der forsøger at mægle, risikerer altid at blive angrebet fra begge Sider. Udgangen af det bliver for-

modentlig enten, at man faar et nyt Fascist-Diktatur — eller at Spanien bliver Sovjetrepublik. Nogen tredje Løsning er det i det mindste i Øjeblikket vanskeligt at se. Dertil har Lidenskaberne været bragt for voldsomt i Kog. Altsaa — under alle Omstændigheder et nyt Diktatur. Det synes jo snart at være Tidens Løsen!

Godt, at det ikke er Danmark, kan vi blot sige. Det er frygteligt at se, hvordan Kommuner og Anarkister har ødelagt f. Eks. den spanske Skibsfart, der er fuldstændig lammet.

LLOYD'S REGISTER BOOK

Lloyd's Register Book for 1937 er nu udkommet; det er den 103. Aargang, og den bringer en Fylde af Oplysninger om alt vedrørende alle søgaaende Handelskibe i Verden fra 100 Tons og opefter. Den indeholder en detaljeret Beretning om op mod 31.000 Dampere, Motorskibe, Sejlskibe osv. Desuden mange Lister til stor praktisk Nytte for Skibsfarten, saasom: Skibsredere og Managers i hele Verden, med Navne og Tonnagetal paa deres forskellige Skibe; Skibsbyggere i alle Lande osv.

Vi ser her Tallene fra den eksisterende Verdens-tonnage for 1936 og for 1935. Det viser sig, at Storbritannien og Irland har ialt 17.285.459 Tons og andre Lande 47.778.184 Tons — heraf Storbritannien og Irland 17.182.857 Tons Dampere og Motorskibe, 102.602 Tons Sejlskibe osv., mens Tallene for andre Lande var henholdsvis 46.822.028 og 956.156. saaledes at Verdenstonnagen i Aar beløber sig til 65.063.643 Tons mod 64.885.972 i Fjor, altsaa en ringe Forøgelse. Naar man sammenligner, saaledes som Tabellerne gør det, Damp- og Motorskibe overalt i Juni 1914, Juni 1925 og Juni 1936, kommer man til interessante Tal.

Land	1914	1925	1936
	Brutto Tons	Brutto Tons	Brutto Tons
Storbritannien og Irland	18.892.000	19.305.000	17.183.000
British Dominions	1.632.000	2.603.000	2.990.000
Danmark	770.000	1.022.000	1.134.000
Frankrig	1.922.000	3.320.000	2.973.000
Tyskland	5.135.000	3.006.000	3.708.000
Grækenland	821.000	895.000	1.801.000
Holland	1.472.000	2.588.000	2.507.000
Italien	1.430.000	2.931.000	3.057.000
Japan	1.708.000	3.920.000	4.216.000
Norge	1.957.000	2.618.000	4.054.000
Spanien	884.000	1.143.000	1.146.000
Sverige	1.015.000	1.254.000	1.507.000
U.S.A. (Hav)	2.027.000	11.932.000	9.434.000
— (Søer)	2.260.000	2.277.000	2.471.000
Andre Lande	3.479.000	3.566.000	5.824.000
Ialt	45.404.000	62.380.000	64.005.000

Denne Statistik er god at faa Forstand af. Det viser, at kun Englands og Tysklands Tal er gaaet tilbage, ellers er det Fremgang over hele Linien. Norge kolossalt fra 1.957.000 til 4.054.000, altsaa over 100 pCt., Danmark ca. 38 pCt. fra 770.000 til 1.134.000 osv.

EN MODERNE FABEL

Endnu har vi ikke fra nogen Side hørt Udtalelser om Tilfredshed med Subsidiene i den Forstand, at de har bragt Ro og bedre Tilstande til Veje. De har kun virket forvirrende, og de har kun skabt ny

Uro. Bestandig er det den ulyksalige Skrue uden Ende, vi har for Øje. Men hvad stræbes der efter gennem disse Subsidier? Til enhver Tid tales der om Handlefrihed og Frihed for Erhvervene. Men er det ikke netop Skibsfartserhvervens Lænken, der hermed opnaas. Subsidier er en Tvangsforholdsregel, som intet frihedselskende Skibsfartsland burde være gaaet med til. For det ulyksalige er, at den Art Forholdsregler smitter. Ikke blot fra Land til Land, men ogsaa fra Erhverv til Erhverv. Og hvor vilde vi efterhaanden være henne, hvis man snart indenfor det ene, snart indenfor det andet Erhverv søgte og fik disse Subsidier, der kun er opfundet til at skabe Uro og Forvirring, hvis kort sagt efterhaanden alt gik paa Subsidier.

Handel, Industri, saavel som Skibsfart vil før eller senere være nødt til at raabe Vagt i Gevær overfor denne stadig stigende Statsindgriben. Et er Pengene, men et andet er selve Erhvervslivets Selvstændighed. Er det første ude med et Erhvervs Selvstændighed, kommer Turen hurtigt til det næste. For Statsmaskineriet er en graadig »big bad wolf«, som tager til sig, hvad dette kan faa, selv om der forud skal lidt Smørelse til — Sukkergodt, saasom Subsidier. Først faar

man ondt i Maven af det — og bagefter bliver man ædt! Saadan lyder den moderne Fabel.

FRAGTRATETALET FOR JUNI 1936

Aaret 1931 gnsll. 100,0.			
Juni 1935....	111,9	Januar 1936....	123,9
Juli —	112,5	Februar —	120,6
August —	112,2	Marts —	118,9
September —	113,9	April —	119,4
Oktober —	125,3	Maj —	120,2
November —	126,4	Juni —	120,6
December —	126,7		

Fragtratetallet steg fra 120,2 i Maj til 120,6 i Juni; med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Juni være blevet 106.

I Juni Maaned laa Kulraterne lidt højere end i Maj. Endvidere kan nævnes, at Fosfalfragten viste en forholdsvis betydelig Opgang.

Den oplagte Damp- og Motorskibstonnage, som nu væsentlig bestaar af Reserveskibe o. l., androg ved Juli Maanedes Begyndelse 18 Skibe paa 29.000 Brutto Reg. Tons mod 20 Skibe paa 34.000 B.R.T. i Juni og 36 Skibe paa 58.000 B.R.T. i Maj.

BERETNING VEDRØRENDE SKOLESKIBET »DANMARK«S 3. TOGT

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har fra Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark« modtaget Beretning om Virksomheden i Finansaaret 1935—36 og udsendt den. Det hedder bl. a.:

I Henhold til Bestemmelsen i § 1 i Bekendtgørelse Nr. 316 af 15. December 1932 angaaende Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib indsendes herved til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart Beretning om Virksomheden i det forløbne Finansaar, i Løbet af hvilket Skoleskibets 3die Togt har fundet Sted.

Bestyrelsesraadet, genvalgt for 3 Aar, bestaar uforandret af følgende Herrer:

Navigationdirektør, Kommandør V. Lorck, Formand, Direktør J. A. Kørbing, Skibsreder A. P. Møller, Skibsreder L. R. Schmith, Skibsreder E. B. Kromann, Formand for Skibsførerforeningen, Kaptajn H. P. Hagelberg, Forretningsfører for Styrmandsforeningen, H. Christensen.

Ved Udgangen af Finansaaret 1934—35 laa Skoleskibet fortojet mellem Pølene paa Flaadestationen, idet nogle faa Elever frivilligt var til Raadighed ved Afrigning og Eftersynsarbejder.

Den 29. April forsejledes Skoleskibet til Nakskov Skibsværft for at faa udført almindelige Vedligeholdelsesarbejder og mindre Apteringsforandringer samt Reparation af det Havari paa Rejsningen, der, som meddelt i Beretningen for 1934—35, skete i Nord-Atlantehavet den 10. Februar 1935.

Foruden den Del af Besætningen, som er til Tjeneste hele Aaret, medtoges nogle Understyrede og Elever dels som Besætning, dels for at deltage i Eftersynsarbejder.

Efter udført Arbejde afgik Skibet til København den 4. Juni og fortojede næste Dag i Bøje i Københavns Yderhavn.

Efter at Skibet havde indtaget Forsyninger og Proviant, mødte den 14. Juni 65 nye Elever.

Besætningen bestod af følgende:

Fører: A. Ankersø; 1. Styrmand: K. Hansen; 2. Styrmand: K. Langevad, fire Understyrede, Læge, Maskinmester, Lærer, Telegrafist, Hovmester, Kok, Bager, Tømmermand, Sejlmager, og 77 Elever indtil den 4. September, derefter 105 Elever.

I Sundet afholdtes indledende Øvelser, og det meste af Juli var Skoleskibet i Sundet og andre danske Farvande.

Den 5. August stod Skoleskibet ind i Østersøen, hvor der den 10. ankredes ud for Simrishamn, den 13. ved Neksø, og den 16. ved Albu.

Den 23. sejledes Nord om Sjælland til Sundet, hvor der ankredes den 24. ud for Vedbæk.

Den 4. September mødte og paamønstredes 42 nye Elever, hvoraf 40 fra Skoleskibet »Georg Stages«.

Elevantallet udgjorde derefter ialt 105.

Skoleskibet mødte stiv Nordenvind i Kattegat, ankredes den 8. ud for Frederikshavn, og først den 9. passeredes Skagen.

Skoleskibet fortsatte Rejsen mod den engelske Kanal med fløve sydvestlige Vinde, og da Skibet den 15. passe-

rede North Foreland, friskede det til stiv Kuling, saa at det ikke kunde avancere.

Den 3. Oktober lettedes fra Falmouth og efter en Rejse med meget fløve nordlige Vinde ankom Skoleskibet den 12. Oktober til Tenerife, hvor der ankredes og agterfortøjedes til Bøje i Havnen. Skibet krængedes over her, Vandlinibæltet maledes, og efter Forsyning med Proviant og Grøntsager afsejledes den 16. Oktober med Buenos Aires som Maal. Passaten var fløve, og Motoren maatte bruges fra 25.—29. Oktober gennem Stillebæltet, hvorefter Rejsen fortsattes med fløve sydøstlige Vinde.

Den 12. November passeredes Ækvator paa 24° V. Lgd., og den 28. November ankom Skoleskibet til Buenos Aires, hvor det fortojede i Nordbassinet.

I Buenos Aires fik »Danmark« en meget smuk Modtagelse baade fra Autoriteternes og de Danskes Side.

Den 11. December afgik Skoleskibet til Montevideo, og saa her blev Skibet modtaget med stor Venlighed, 15. December afsejledes herfra og 12. Januar ankredes paa Jamestown's Red ved St. Helena, men paa Grund af Diffteritis paa Øen undgik man Samkvem med Land udover Indkøb af Proviant og Grøntsager; efter den fung. Guvernørs Anmodning afgav Skibet sin Beholdning af Difftericum, som blev erstattet, da Postdamperen fra Capetown anløb Øen. Opholdet ved Øen blev derved nogle Dage længere end paatænkt.

Fra det britiske Udenrigsministerium har man senere modtaget Regeringens Tak for Hjælpen, der saaledes blev ydet.

Den 19. fortsattes Rejsen, og den 25. Februar ankredes og fortojedes i Bøje ved Ponta Delgada paa Azorerne, og derfra gik Rejsen hjem.

Den 25. Marts passeredes Skagen, og den 26. ankredes ved Helsingør.

Efter at Afgangsbeviser og 3 Præmier, der var udsat af Marineforeningens Københavns Afdeling, var uddelt under en Højtidelighed om Bord, blev Flag og Stander nedhaldt og Eleverne hjemsendt. »Danmark«s 3die Togt var dermed afsluttet, efter at der var udsejlet 20,206 Sømil, hvoraf 7,514 for Sejl og Motor, der fordeler sig saaledes:

	For Sejl	For Motor og Sejl
Paa Sommertogtet	1,445 Sømil, heraf	446
Paa Vintertogtet:		
København—Falmouth	1,401	— — 1,206
Falmouth—Tenerifa	1,615	— — 1,262
Tenerifa—Buenos Aires ...	5,146	— — 1,022
Buenos Aires—Montevideo .	100	— — 100
Montevideo—St. Helena ...	3,544	— — 90
St. Helena—Ponta Delgada	4,325	— — 2,482
Ponta Delgada—København	2,630	— — 1,086

Ialt 20,206 Sømil, heraf 7,514

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Udviklingen paa de oversøiske Markeder har i den forløbne Uge i det store og hele været tilfredsstillende. River Plate har været særdeles aktivt, baade til europæiske og andre Destinationer. Efter de sidste Meddelelser skulde der nu kun ligge 2 à 3 Baade, der kan tage de gamle Minimumsrater, og Efterspørgslen har i det hele taget været saa livlig, at Tramp Shipping Committee har fundet sig beføjet til at indføre visse Lempelser i de hidtil gældende Restriktioner. — Ogsaa Australien har været særdeles livlig, og mange Baade har fundet Beskæftigelse derfra. Dette har naturligvis indvirket paa hele Stillingen paa de til Stillehavet grænsende Markeder, og der rapporteres da ogsaa Fasthed for flere Markeders vedkommende.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. De canadiske Exportører synes ikke rigtigt at kunne konkurrere i Øjeblikket, og det er derfor ogsaa meget begrænset, hvad der gøres af Kornforretning fra St. Lawrence. Enkelte Baade blev sluttede til UK/Cont. til Minimalraterne, men Efterspørgslen er ikke stor nok til at dække alle de fragtsøgende Baade, hvorfor en Række Skibe har maattet forlade Markedet i Ballast. Der ventes noget større Efterspørgsel senere for August—September Lastning.

Canadisk Træ sluttes livligt til uforandrede Rater.

Northern Range og Gulfen er elendige Markeder. Der er praktisk talt kun Scrapjern at faa paa disse Markeder, og selv dette kniber det med for europæiske Destinationers vedkommende, hvorimod Efterspørgslen er nogenlunde konstant for Losning Japan. Raterne ligger uforandret paa omkring 12/6d. til U.K. og 14/- à 14/6d. til Japan. Golfen noterer desuden Bomuld til Japan til 5½ Cents pr. Balefod.

Sukkermarkedet fra Vestindien er meget roligt. For 7000 Tonner betales 13/9d. Cuba/U.K., hvilket kan gentages.

River Plate. Som nævnt i Indledningen har dette Marked været særdeles aktivt. En Række Baade blev sluttede til Europa til de nye Minimumrater, ligesom der fandt en Række Afslutninger Sted til saavel Northern Range/Canada, Pacific og Japan. For alle Destinationers vedkommende maatte der betales højere Rater. Sidst betalte Rater laa omkring 18/- Pacific, 17/6d. Japan og samme Rate til Northern Range/Canada, og Markedet er uforandret fast for disse Destinationers vedkommende.

Syd- og Nordamerikas Vestkyst. Nitratbefragterne maatte betale 19/- for en stor Baad fra Chile til U.K./Cont., hvilket kan gentages og maaske forbedres.

Fra Nordpacific laa Markedet noget fastere for fio. Forretning til U.K./Cont., for hvilken der betales 19/6d. for Sept. Transpacific Forretning var uden større Forandring, men der er flere Tegn, der kan lyde paa, at Befragterne begynder at blive nervøse, for at der ikke skal være tilstrækkelig Tonnage. Bl. a. søges der Tonnage paa Timecharterbasis, og Befragterne er nu inde paa at tage Levering saavel i Østen som i North Hatteras. — Rateniveauet har ikke været underkastet større Forandringer, idet der blev sluttet til 20/- pr. 100 Balefod saavel til Australien, som til Nordkina. For specielt gode Lumbercarrier kan der dog opnaas 1/- à 2/- mere.

Østen Indien. Soyabønner er uden større Interesse for prompte Positioners vedkommende, hvorimod der er noget Efterspørgsel for ny Høst Lastning. Officielt er der ikke rapporteret nogen Forretning, men paalidelige Kilder i London meddeler, at 3 Baade skal være sluttede for Okt.—Novbr. Lastning til 25/6d.

Saigon Ris tog igen Tonnage til 25/- via Cape, hvilket kan gentages og maaske forbedres for August Tonnage. September Positioner vurderes til 24/6d. — Disse Rater maa antagelig yderligere i Vejret, saasnart der bliver noget mere Liv i Soyabønnerne.

De indiske Markeder er stadig rolige. Rangoon noterer 5000 Ts. Bran til U.K. Sept. til 27/6d., og fra Madras Kysten søges Tonnage til U.K./Cont. til 24/-. Fra Bombay sluttedes Linsæd til 22/- til Northern Range, Aug., og Vizagapatam/Vestitalien betalte 18/6d. til 1 Lossehavn. Erts Abu Zenima/Baltimore betalte 16/- for meget stor Tonnage, Aug. og Sept.

Australien. Som nævnt i Indledningen har dette Marked været meget aktivt, og en Række Baade blev sluttede til Minimalraterne. Efterspørgslen fortsættes.

Sydafrika. Majs fra Beira til U.K./Cont. noteres uforandret i 16/- til U.K./Cont. og 17/- til Canada, Oktober Lastning. De forskellige tidligere omtalte Ertsforretninger til Skandinavien og Danzig er stadig udækkede. Durban/Porsgrund er nu oppe i 16/6d., og Lasten til Gøteborg og Danzig noteres samme Rate. For begge Ordres vedkommende udbedes laveste Tilbud.

Europa. Forholdene paa de europæiske Markeder er ikke underkastede større Forandringer. Trælastmarkederne er faste med livlig Forretning. Der har været noget større Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Continentet til Vestitalien, men Raten ligger stadig paa 6/-. Donau har taget flere Baade til omkring 15/6d. à 16/- til U.K./Cont., og fra Sortehavet søger Russerne stadig Tonnage for tungt Korn til U.K./Cont. til 9/9d. à 10/-, ligesom de kan placere Tonnage for Kul til Staterne for Aug. til 10/7½d., og for Erts pr. September til 9/6d. til Continentet.

Timecharter. Vestindia Markedet er stadig lige sløjt. Flere Baade ligger uden Beskæftigelse, og de enkelte Ordre, der noteres, bliver taget til elendige Rater. Sidste Slutninger var 3700 Tonner til \$1:— og 2900 Tonner til \$1.02½.

Stor Dieseltonnage er stadig livligt efterspurgt. 12 Maaneder Levering og Tilbagelevering Europa betaler saaledes 4/3d., men iøvrigt noteres der en Række Ordre for saavel længere som kortere Perioder.

PERSONALIA

50 Aar

Kaptajn J. Thomsen fylder 24. Juli 50 Aar. Kaptajn Thomsen, der er ansat i Dampskibsselskabet »Torm«, er Fører af s.s. »Anne«.

Kaptajn F. Th. Svendsen, Fører af s.s. »Gustav«, De Danske Sukkerfabriker, fylder 2. August 50 Aar.

Solgt til Ophugning

Det Forenede Dampskibs-Selskab har solgt to af dets ældre Skibe. Det er »Niels Ebbesen« og »Ella«, som nu afgaar til et engelsk Ophugningsværft.

»Ella« er bygget i 1890 ved Helsingør Skibsværft og er paa 381 Brutto Tons. Den har været benyttet paa forskellige Ruter, blandt andet en Del i Hamborgfarten, men har i længere Tid været oplagt.

»Niels Ebbesen« er bygget ved Lohntz & Co. i Renfrew i 1899 og er paa 874 Brutto Tons. Den sejlede oprindelig i Indenrigsfarten, men blev senere ombygget til Fart mellem København og Danzig i Forbindelse med Skandinavien—Amerika Liniens Skibes Ankomst til Frihavnen.

Amerikanere studerer dansk Redningsvæsen

I forrige Uge afholdtes en stor international Redningskongres i Gøteborg, hvori Redningsekspertes fra hele Verden deltog. Da Kongressen var til Ende, rejste De forenede Staters Ire Delegerede, nemlig Ingeniører *Marxon, Jennison* og Commander *Sands*, til København for paa nært Hold at studere dansk Redningsvæsen, der vurderes højt ude omkring.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Tysklands Handel

Tysklands Indførsel udgjorde i Juni 360 Mill. Mark, hvilket er 23 Mill. Mark mere end i Maj. Stigningen falder hovedsagelig paa England, Holland, Sovjetrusland, Finland, Belgien, Polen og Grækenland, hvorimod Indførslen fra Norge, Spanien og Danmark er aftaget kendeligt. Udførselen havde en Værdi af 371 Mill. Mark mod 372 Mill. Mark i Maj. Udførselen til Italien, Sovjetrusland og Schweiz er steget, medens England, Holland, Rumænien og Danmark har aftaget færre Varer.

Dansk og engelsk Damper kollideret

Den danske Damper »Chr. Sass«, der er paa Rejse fra Jamaica til Montreal, har haft en Kollision ved St. Francis (i Nærheden af Quebec) med den engelske Damper »Rose Castle«. Ved Kollisionen fik den danske Damper Forskibet alvorligt beskadiget paa Bagbords Side, men kunde dog fortsætte sin Rejse ved egen Hjælp. Den engelske Damper blev slemt beskadiget over Dækket og har søgt ind til Quebec.

»Chr. Sass« er paa 7900 Tons og tilhører Rederifirmaet Holm & Wonsild, det var lastet med Sukker fra Jamaica, limechartet for Montreal.

Nybygnings-Kontrakt til Helsingør Skibsværft

Helsingør Skibsværft har faaet en stor Nybygningskontrakt, et Passager- og Fragt-Dieselmotorskih til Sovjet-Unionen, der vil benytte Skibet til den faste Rute fra Odessa til Alexandria.

Værftet har i Forvejen en Række Nybygningsordrer, og der arbejdes paa alle Beddingerne. Foruden de tre tidligere omtalte Dampere til Rederiet J. Lauritzen har Værftet Ordre paa et Frugt-Dieselmotorskih til Norge, et nyt Passagerskih til Finska Ångfartygs Aktiebolaget og en Fragtdamper til Det danske Kulkompagni. Endvidere arbejdes der paa Installationen af Maskineriet og Færdiggørelsen af den nye Automobilfærge til Statsbanerne.

Tankskibs-Nybygning

Fra Kockums Værft i Malmø er efter Prøvetur afleveret et 15,000 Tons Tankmotorskih, »Basilea« til Rederiet Camillo Eitzen & Co. i Oslo. Skibets Bruttotonnage er 9,612 Tons, dets Dybgaende 28' 3". Skroget er bygget med Maierform, og Dækshusene er strømlinieformede. Maskineriet bestaar af en 7-cylindret dobbeltvirkende 2-Taks Kockum-M.A.N.-Motor med 4,500 A.H.K., der giver Skibet en Fart af 135 miles.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Juni Maaned 1936

Nation	Antal	N.R.T.
Danske	2,239	420,295
Svenske	405	77,317
Norske	15	25,256
Tyske	108	31,245
Engelske	26	40,167
Finske	36	25,292
Russiske	1	1,309
Hollandske	32	18,770
Letlandske	2	2,573
Estlandske	13	5,747
Islandske	4	3,431
Amerikanske	9	28,142
Polske	6	41,098
	2896	720,642

Svendborg Navigationsskole

Ved Svendborg Navigationsskole har været afholdt Eksamen fra 10. Juni til 2. Juli. Ved de forskellige Eksamener bestod følgende:

Skibsførereksamen (Maks. 168 — Min. 84): Vagn Nygaard, Aarhus, 122 Points; Flemming B. Petersen, Kolding, 122; Peder C. Nielsen, Thuro, 115; Asgar Jørgensen, Karrebæk, 113; Martin E. Andreasen, Thuro, 106; Rasmus Hansen, Strynø, 106; Erik C. C. Størmoose, Nyborg, 104; Peter K. Jeppesen, Nykøbing F., 103; Holger Kjølter, Rønne, 101; Jens A. Hansen, Svendborg, 100; Hjalmar Zeuthen, Læsø, 90.

Styrmandseksamen (Maks. 203 — Min. 87): Mogens Østergaard, Kolind, 156 Points; Johannes Larsen, Svendborg, 148; Viggo Hansen, Thuro, 143; Jens Jørgensen, Sønderborg, 135; Vagner Petersen, Aarhus, 135; Hans F. Nielsen, Troense, 130; Hans Weyhe, Svendborg, 127.

Sætteskipperprøven (Maks. 63 — Min. 27): Thorvald L. Markert, Ballen, 59 Points.

Kystskipperprøven (Maks. 21 — Min. 9): Oluf B. Lauritzen, Svendborg, (Lystsejler) 19 Points; Oscar Henriksen, Svendborg, do. 16; Peder J. K. Petersen, Svendborg, do. 15; Einar R. Petersen, Svendborg, do. 11; Hans P. Jacobsen, Kerteminde, do. 11; Christian M. Pilegaard, Troense, 12.

Radioekspedientprøven. I. Kl. Certifikat: H. C. Petersen, Thisted, 5,3 Points.

II. Kl. Certifikat og Telefoni: A. F. Berg, Svendborg, 5,6 Points; H. P. Bjerre, Ferring, 5,7—5,5; E. H. Boye, Nyborg, 5,7—6,3; A. B. Hegelund Fredricia, 7,1—6,8; H. E. Knudsen, Aarhus, 6,1—6,5; J. F. Markussen, Ryslinge, 5,9—6,8; S. Munch Nekso, 6,7—7,5; C. Viuff, Vejle, 6,0—7,0; S. K. Pedersen, Thuro, 6,0—6,5; H. F. Albertsen, Marstal (indstillet af Marstal Navgsk.), 5,2—5,8; P. G. Hansen, Marstal, 7,3—7,3.

III. Kl. Certifikat (uden Telefoni): E. Bugge, København, 5,2 Points; H. Poulsen, Glamsbjerg, 5,9.

Telefoniprøven: S. Nielsen, Bogense, 5,8 Points; L. Nielsen, Marstal, 6,3.

Skolen har derefter Sommerferie til 3. August.

Den sædvanlige Eksamensfest afholdtes under Elevforeningen Nauticas Arrangement i Christiansminde og fik et særdeles vellykket Forløb. Der herskede den bedste Stemning md Sang og Taler for Eksaminander og Lærere og ikke mindst for den gamle Skole.

Kokskartellet

Forhandlingerne om at danne et internationalt Kokskartel har staaet paa i nogle Uger, dels i London, dels i Berlin, mellem Eksportører fra England, Tyskland, Holland, Belgien og Polen, og naar det har været vanskeligt for Forhandlerne at naa til et Resultat, har det skyldtes en vis Opposition fra Belgiernes Side.

Vanskelighederne skal nu være overvundet, og Dannelsen af et internationalt Kokskartel om ganske kort Tid være en Realitet. De afsluttende Forhandlinger vil dreje sig om rene Formaliteter, idet Forhandlerne nu er blevet enige paa alle væsentlige Punkter.

Med ganske smaa Afvigelser vil Basis for Kartellet blive den oprindelig foreslaaede. Tysklands Kvota bliver godt Halvdelen af Kartellets samlede Kvota, England faar ca. 21 pCt., Holland 17 pCt., Belgien 7—10 pCt. og Polen 2—3 pCt. Fordelingen paa Lande er endnu ikke blevet besluttet, men der er principiel Enighed om Minimumspriserne. For tyske og engelske Koks bliver de ca. 19 Shillings og 6 Pence pr. Ton f.o.b. — for hollandske og belgiske 19 shillings pr. Ton.

Søulykke i Skærgaarden

Forliset af den estniske Skonneret, der gik til Bunds i Blekinge Skærgaard, var en rystende Tragedie, og det vides endnu ikke, om Forliset krævede 6 eller 9 Menneskeliv. Skibet, der hed »Otti«, var paa ca. 300 Tons.

Personalet paa Fyrtaarnet kunde følge, hvorledes Skibet søgte at arbejde sig gennem den voldsomme Brænding. Dybt grebne iagttagelse Personalet de ulykkelige Menneskers Kamp for Livet.

Fyrmesteren forholdt Udsætningen af Redningshaade, da dette blot vilde betyde, at endnu flere Mennesker vilde sætte Livet til.

Ny Tonnage til Cunard White Star

I et Møde indenfor Cunard White Stars Bestyrelse har man besluttet at forhandle med forskellige Værfter om Bygning af ny Tonnage. Saasart de nødvendige Forarbejder er i Orden, vil man skride til at anmode om Tilbud. Det drejer sig om Skibe til de fra London og Liverpool udgaende Nordatlant-Linier.

Søsætning fra Nyborg Skibsværft

Paa Nyborg Skibs- og Baadebyggeri er søsat en Fiskekutter paa 37 Tons til Fiskeskipper *Ebbe Degn*, Esbjerg. Kutterens Navn er »Maritana«. I Kutteren er installeret en 75-Hestes Hundested-Motor, og den er udstyret med alle moderne Redskaber til Nordsofiskeri. Det er den 3. Fiskekutter, der er udgaaet fra Værftet i Aar til Esbjerg.

Dansk Damper i Brand

Det danske Fragtmotorskih »Nora Mærsk«, tilhørende A. P. Møllers Svendborg-Rederi, kom forleden i Brand ved Phillipinerne og blev delvis odelagt.

Branden opstod som Følge af en Eksplosion Søndag Eftermiddag. Ved Eksplosionen, hvis Aarsag er ukendt, blev 2. Maskinmester alvorlig forbrændt. Den øvrige Besætning og 7 Passagerer er i god Behold kommet i Land paa Kysten.

Skibet var ved at indtage en Ladning Kopra, før det skulde afgaa via Manilla til Kina og Japan.

Strandgade-Værftets Flydedokke

De to Flydedokke, som siden Burmeister & Wains Overtagelse af Københavns Flydedok og Skibsværft har henligget ved Strandgadeværftet er nu solgt til henholdsvis Landskrona og Frederikshavn.

Ny rumænsk Ordre til Burmeister & Wain

Fornylig omtalte vi, at Burmeister & Wain har modtaget en Skibsordre fra Rumænien. Det drejer sig om et

7000 Tons Motorskib; nu meddeles det, at der er kommet Bestilling paa endnu et Skib, denne Gang til Ruten Constanza Ægypten; det skal være af samme Størrelse som det tidligere nævnte, nemlig 7000 Tons og 400 Fod i

Længde og indrettet til at medtage et større Antal Passagerer. Det drejer sig ialt om Bestillinger til 12 Millioner Kroner. Arbejdet paa det første er begyndt, og der tages fat straks paa det andet.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleum Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myrene«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdal«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Activ«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Alse«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phoenix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugserelskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 21. JULI 1936

A

s.s. *Aalborg*, ank. Kbhvn. 21.7.
s.s. *Aalborghus*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Durban 2.7.
s.s. *Aase*, afg. Abo 12.7. til London.
m.t. *Aase Mærsk*, pass. Lizard 7.7. p. R. t. Baytown.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. Kobe 21.7., udg.
s.s. *Agnete*, pass. Hansholm 15.7. p. R. t. Ipswich.
s.s. *Agnete Mærsk*, pass. Spurn Hd. 11.7. p. R. t. Murmansk.
s.s. *Alabama*, pass. Dover 27.6. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grinsby Ruten.
s.s. *Alfa*, ank. Sfax 14.7.
s.s. *Algarve*, ank. Casablanca 14.7.
s.s. *Alice*, ank. Portsmouth 10.7.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Santos 5.7. til Curacao.
m.s. *Almena*, afg. Montreal 28.6. til Quebec.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. Saigon 21.7., udg.
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Norfolk 15.7. til Havanna.
s.s. *Amalienborg*, pass. Lødingen 18.7.
m.s. *Amerika*, J. Borch, ank. København 25.6.
s.s. *Anna*, pass. Spurn Hd. 16.7. p. R. t. Kbhvn.
m.s. *Anna Mærsk*, ank. Philadelphia 16.7.
m.s. *Annam*, ank. København 6.6.
s.s. *Anne*, ank. London 16.7.
s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
m.s. *Argentina*, afg. Rosario 15.7. til Santos.
m.s. *Arizona*, afg. Kbhvn. 21.7. til Aarhus.
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Archangel 5.7.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Kbhvn. 7.7.
m.s. *Asia*, H. S. Hansen, pass. Cape of Good Hope 11.7., for Trinidad.
s.s. *Asko*, Hansen, ank. Grangemouth 13.7.
s.s. *Aslaug*, ank. Uuras 13.7.
m.s. *Asnæs*, pass. Brunshüttel 20.7.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. San Pedro 13.7.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Bordeaux 3.7.
m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, afg. Aden 14.7., udg. for Singapore.

B

s.s. *Beira*, i Kbhvn.
s.s. *Bellona*, ank. Kbhvn. 16.7.
s.s. *Benedikt*, i Kbhvn.-Fyn-Falster Ruten og Limfjords-havne.
m.t. *Bente Mærsk*, afg. La Liberta 27.6.
s.s. *Bergenhus*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Bertha*, pass. Dungeness 17.7. p. R. t. Sherham.
s.s. *Bes*, afg. Weck 18.7.
s.s. *Betty*, pass. Gibraltar 14.7. p. R. t. London.
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Ridham Dock 15.7.
s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, ank. Archangel 18.7.
s.s. *Birgitte*, ank. Kbhvn. 14.7.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Georgetown 5.7. til Claymont.
s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 17.7.
s.s. *Boga*, Nielsen, afg. Danzig 13.7. til Liverpool.
m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, afg. Bombay 19.7., udg. for Colombo.

m.s. *Bornholm*, P. H. Petersen, ank. Greenock 20.7.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 20.7.
s.s. *Brazilien*, ank. Holbæk 14.7.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. New York 11.7.
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Wear 18.7. til Kbhvn.
s.s. *Britta*, ank. Watchet 14.7.
s.s. *Broholm*, ank. Antwerp 15.7.
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Frederikshavn 20.7.
s.s. *Brynhild*, afg. Garston 16.7. til Antwerp.

C

m.s. *California*, afg. Kbhvn. 21.7. til Buenos Aires.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, afg. San Francisco 20.7., udg. for Vancouver.
m.s. *Canadian Reefer*, ank. San Francisco 15.7., udg.
s.s. *Carmen*, ank. Newcastle-on-Tyne 7.7.
m.t. *Caroline Mærsk*, rapp. 29 N. 63 W. 6.7.
m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Charkow*, i Kbhvn.
m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Balbao 4.7.
m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Torrestreit 18.7., for Saigon.
m.s. *Chr. Holm*, pass. Monapasages 20.7. p. R. t. New York.
m.s. *Chr. Sass*, Hansen, ank. Montreal 15.7.
s.s. *Christiansborg*, ank. Archangel 5.7.
s.s. *Cimbria*, afg. Kalundborg 14.7. til Gdynia.
s.s. *Cimbria*, Lund, ank. Antwerpen 21.7.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Korsør 19.7.
m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Rotterdam 7.7.
s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Flores 1.7. p. R. t. San Juan.
s.s. *C. P. A. Kock*, i Kbhvn.
s.s. *Cyril*, S. J. Darup, afg. Archangel 19.7.

D

s.s. *Dagmar*, i Kbhvn.-London Ruten.
s.s. *Dagmar*, pass. Dover 15.7. p. R. t. Lisbon.
s.s. *Dania*, Danholt, afg. Kbhvn. 21.7.
m.s. *Danmark*, var 20.7. 700 miles Syd West for Flores paa Vej til Aruba.
m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, ank. Manila 20.7., hjg.
s.s. *Delaware*, ank. New Orleans 15.7.
s.s. *Diana*, afg. Tyne 14.7. til Kbhvn.
s.s. *Dorrit*, afg. Palermo 14.7.
s.s. *Douro*, i Kbhvn.
s.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Island-Thors-havn.
s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Lizard 17.7. p. R. t. Ostend.
s.s. *Ebro*, i Kbhvn. 7.
s.s. *Edith*, afg. Hull 15.7. til Valencia.
s.s. *Edv. Nissen*, afg. Hartlepool 15.7. til Archangel.
s.s. *Effe Mærsk*, ank. Hamburg 13.7.
s.s. *Egholm*, ank. Liverpool 18.7.
s.s. *Eli*, J. H. Lisberg, ank. Cardiff 10.7.
s.s. *Elisabeth*, pass. Helsingør 15.7. til Galway.
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Ridham Dock 14.7.
s.s. *Ella*, i Kbhvn.
s.s. *Ellen*, pass. Helsingør 13.7. p. R. t. Gravelines.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. 7. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,30
NEWYORK.....	446,75	AMSTERDAM.....	304,15
BERLIN.....	179,80	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,40	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	146,15	PRAG.....	18,65
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,85

s.s. *Ellensborg*, pass. Skagen 20.7.
 s.s. *Elsborg*, ank. Nørresundby 20.7.
 s.s. *Else*, afg. London 16.7. til Zeebrugge.
 s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Norfolk 15.7.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Swansea 10.7. til Montreal.
 m.t. *Emma Mærsk*, ank. Swansea 1.7.
 s.s. *Energi*, ank. Southampton 20.7.
 s.s. *Emanuel*, pass. Lødingen sydg. d. 19.7.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harvich Ruten.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Stettin 22.7.
 s.s. *Engigheden*, forventes afg. Riga 17.7. til Birkenhead.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Hamburg 8.7. til Baltimore.
 s.s. *Erindring*, afg. Sundswall 21.7. til Fenit Pier.
 s.s. *Erna*, pass. Gibraltar 13.7. p. R. t. Barcelona.
 m.s. *Erria*, S. Mouritzen, ank. Marseilles 20.7., udg.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harvich Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Gibraltar 17.7. p. R. t. Alicante.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter Newfoundland.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, ank. Cherbourg 12.7.
 s.s. *Estrid*, afg. Marseilles 12.7. til Konakri.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. London 21.7., hjg., for Rotterdam.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-Svendborg-Nakskov.
 m.s. *Falstria*, H. Seier Christensen, afg. Madras 19.7., hjg. for Colombo.
 m.s. *Fano*, afg. Ludavik 12.7.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Sunderland 19.7.
 m.s. *Fionia*, ank. Nakskov 23.5.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Kbhvn. 21.7.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Uleåborg 17.7.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Sete 18.7.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frigga*, ank. Esbjerg 15.7.
 s.s. *Frode*, ank. Garston 15.7.
 s.s. *Fylla*, pass. Hanstholm 16.7. p. R. t. Nakskov.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, pass. Helsingør 16.7.
 s.s. *Gerd*, ank. London 15.7.
 s.s. *Gerda*, pass. Hammershus 15.7. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Leningrad 14.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 11.7. til New York.
 s.s. *Gorm*, afg. Hampton Rds. til 16.7. til Jacksonville.
 s.s. *Grete*, ank. Newcastle-on-Tyne 17.7.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, afg. Lødingen 17.7.
 s.s. *Gudrun*, ank. Helsingør 12.7. for Reparation.
 s.s. *Gunhild*, pass. Spurn Hd. 15.7. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Gunver Mærsk*, afg. Qubec 16.7. til Sharpness.
 s.s. *Gyda*, afg. Stettin 12.7. til Leningrad.

H

s.s. *H. H. Petersen*, afg. Odense 15.7. til Archangel.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 21.7.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Pärnu 22.7.
 s.s. *Hans*, From, ank. København 22.7.
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Helsingør 15.7. p. R. t. Helsingborg.
 s.s. *Harald*, afg. Danzig 15.7. til Garston.
 s.s. *Harriet*, ank. St. Louis (Rhône) 14.7.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Calais 15.7.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Falmouth 8.7. til Beaumont.
 m.s. *Herdis*, afg. London 17.7. til Kbhvn.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. St. Louis (Rhône) 9.7.
 s.s. *Hilde*, ank. Naks7kov 10.7.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Zeebrugge 15.7. til Odense.

I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. San Francisco 12.7., udg.
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Bahia 15.7.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 20.7.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Barcelona 10.7. til Hyeres.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Silløh 9.7.

s.s. *Inger*, ank. Barcelona 6.7.
 s.s. *Inger Toft*, afg. Murmansk 20.7.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, pass. Lødingen 18.7.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. New York 11.7. til Gdynia.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Quebec 11.7.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Hull 18.7. til Sønderborg.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Land's End 3.7. p. R. t. Las Piedras.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, ank. København 16.7.
 s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 s.s. *Jenny*, ank. Las Palmas 13.7.
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Hanstholm 15.7. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Johanne*, ank. Lovisa 12.7.
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Ushant 14.7. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Ushant 16.7. p. R. t. Rio Janeiro.
 m.s. *Jutlandia*, S. Kolls, afg. London 21.7., hjg. for Rotterdam.
 s.s. *Jutta*, ank. Kotka 12.7.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg Harvich Ruten.
 s.s. *Jegersborg*, ank. Newcastle 20.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Kbhvn. 20.7. til Leningrad.
 s.s. *Karen*, pass. Hirtshals 15.7.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Bilbao 17.7.
 s.s. *Karla*, afg. Lorient 13.7. til Casablanca.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, ank. Antwerp 8.7.
 s.s. *Kentucky*, ank. Frederikshavn 13.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Havana 9.7.
 s.s. *Kirsten*, pass. Helsingør 16.7. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, ank. Dordrecht 10.7.
 s.s. *Knud*, ank. Danzig 17.7.
 s.s. *Knut*, ank. Algiers 16.7.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kobenhavn*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Middlesbrough 20.7., hjg.
 s.s. *Lars Kruse*, pass. Pentland Firth 10.7. til Halifax.
 s.s. *Laura*, afg. Rio Janeiro 6.7.
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Lødingen 9.7. p. R. t. Onega.
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Spurn Hd. 15.7. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Port Natal 1.7. til Caen.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Cardiff 22.7.
 s.s. *Lilian*, ank. Stolpmunde 11.7.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Horsens 18.7.
 s.s. *Lily*, pass. Hammershus 15.7. p. R. t. Kemi.
 s.s. *London*, H. I. Hansen, ank. Garston 15.7.
 m.s. *Louisiana*, afg. Moss 13.7. til Buenos Aires.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Middlesbrough 17.7. til Vancouver B. C.
 s.s. *Lynæs*, ank. Lemvig 19.7.

M

s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, ank. Leningrad 9.7.
 s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordshavnene.
 s.s. *Maja*, ank. Kotka 13.7.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, pass. Cape Bou 19.7., hjg. for Havre.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Dakar 14.7.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Danzig 14.7. til Bordeaux.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marie*, pass. Ushant 17.7. p. R. t. Havre.
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Brunsbittel 8.7.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Leningrad 17.7.
 s.s. *Marocco*, ank. Kbhvn. 14.7.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Gefle 18.7.
 s.s. *Maryland*, ank. Santos 10.7.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Gibraltar 11.7. til St. John. NF.
 s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn Ruten.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Colombo 15.7., hjg. for Djibouti.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Møen*, i Dok i Nakskov.

N

s.s. *N. C. Monberg*, fung. Spelmann, ank. Kbhvn. 20.7.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Archangel 17.7. til Groningen.
 s.s. *Najaden*, pass. Helsingør 12.7. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Nancy*, afg. Aarhus 14.7. til Viipuri.
 s.s. *Nautik*, afg. Malta 13.7. til Tunis.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Båtskärsnäs 17.7.
 s.s. *Nelly*, pass. Helsingør 17.7. p. R. t. Königsberg.
 s.s. *Nerma*, ank. Port Talbot 12.7.
 s.s. *Nevada*, afg. Santos 1.7. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. New York 3.7. til Buenos Aires.

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. *Nidaros*, ank. Liepaja 14.7.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Savannah 16.7.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, afg. Gibraltar 14.7. til Casablanca.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Manila 11.7.
 m.s. *Nordbo*, ank. Balbao 7.7.
 s.s. *Nordborg*, ank. Kbhvn. 20.7.
 s.s. *Norden*, ank. Philadelphia 11.7.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Klaipeda 14.7. til Kotka.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Lisbon 10.7. til Philadelphia.
 m.s. *Nordhval*, ank. Swansea 11.7.
 m.s. *Nordkap*, pass. Cape Henry 1.7. p. R. t. Rio Janeiro.
 s.s. *Nordlys*, ank. New York 12.7.
 m.s. *Nordpol*, ank. San Francisco 12.7.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Sagunto 12.7.
 m.s. *Normandiet*, K. H. Petersen, afg. Cadiz 19.7.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga*, ank. Uuras 12.7.
 s.s. *Olga S.*, pass. Hammershus 15.7. p. R. t. London.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Pugwash 27.6.
 m.s. *Olympia*, *Lorentsen*, forv. ank. Bilbao 21.7.
 m.s. *Oregon*, pass. Ushant 8.7. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, ank. Peterhead 19.7.
 s.s. *Otto Petersen*, ank. Calais 13.7.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Moji 20.7. for Cebu.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, afg. Aarhus 17.7.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. Valparaiso 14.7. til San Antonio.
 m.s. *Peru*, A. Berg, ank. Helsingfors 18.7., udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Yokohama 15.7.
 s.s. *P. Madsen*, ank. London 11.7.
 s.s. *N. P. Damm*, ank. Aberdeen 13.7.
 s.s. *Polly*, pass. Helsingør 16.7. p. R. t. Uuras.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. København 22.7.
 s.s. *Primula*, forv. ank. Kbhvn. 21.7.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, afg. Oslo 16.7.

R

s.s. *Randi*, pass. Gibraltar 12.7. p. R. t. Esbjerg.
 s.s. *Reval*, pass. Hollenau 19.7. p. R. t. Cherbourg.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.
 s.s. *Riga*, ank. Pervau 19.7.
 s.s. *Rignør*, ank. Svendborg 15.7.
 s.s. *Rita*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Königsberg 15.7.
 s.s. *Robert*, afg. Tapport 16.7. til Tees.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Kotka 12.7.
 s.s. *Rota*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Rufisque 10.7.
 s.s. *Samsø*, Brockmann, ank. Aalborg 10.7.
 s.s. *Scandia* var 20.7. 600 miles Nord for Flores paa Rejse til Stockholm.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, afg. Kbhvn. 22.7.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Gdynia 22.7.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Kbhvn. 17.7.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, afg. Macassar 3.7., for Mauzanillo.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, pass. Mauritius 17.7., for Cuba.
 s.s. *Signe*, ank. Immingham 16.7.
 s.s. *Sigrun*, pass. Lizard 16.7. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Archangel 20.7.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Danzig 18.7.
 s.s. *Skagerak*, afg. Stockholm 14.7. til Nyhamn.

s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Dungeness 20.7.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Slesvig*, solgt.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. Sydney P. B. 21.7. p. R. t. Marseilles
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Maracaibo 9.7. til Paramaribo.
 s.s. *Sophie*, pass. Lizard 16.7. p. R. t. Highbridge.
 s.s. *Stadion II*, ank. Kbhvn. 11.7.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Fort de France 17.7.
 s.s. *Stella*, ank. New York 13.7.
 m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Clarke City 13.7. afg. til Thames River for at laste.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Victoria 11.7.
 s.s. *Stockholm*, P. Hirsch, afg. København 18.7.
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Helsingør 16.7. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Svanhild*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, i Randers.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Dakar 10.7. til Havre.
 s.s. *Soborg*, afg. Casablanca 18.7.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Chester 18.7.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. London 18.7.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Danzig 22.7.
 s.s. *Tekla*, ank. Aalborg 16.7.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Danzig 21.7.
 s.s. *Tennessee*, pass. Ushant 2.7. p. R. t. Santos.
 s.s. *Thyra*, afg. Aalborg 16.7. til Leith.
 s.s. *Thyra*, ank. Kotka 13.7.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, A. Juul Christensen, afg. Hamburg 21.7., udg. for Genoa.
 s.s. *Tove*, afg. Kbhvn. 9.7. til Leningrad.
 s.s. *Tovetil*, F. Bang, afg. Hoak af Holland 19.7. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Rudkøbing 20.7.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, ank. Kolding 18.7.
 m.s. *Tunis*, ank. Marseilles 15.7.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. New York 13.7. afg. til Buenos Aires m. fl. for at laste.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, ank. Helsingør 13.7.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Vera Cruz 13.7.

V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Hartlepool 21.7.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Calais 14.7. til Gdynia.
 s.s. *Viborg*, pass. Ushant 20.7.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, afg. Nordenham 21.7.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, pass. Helsingør 15.7. p. R. t. Boulogne.
 s.s. *Virginia*, forv. ank. Kbhvn. 22.7.
 s.s. *Vistula*, ank. Kbhvn. 12.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 20.7.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, ank. Helsingør 15.7.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Casablanca 19.7.

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. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

STEVEDORE

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

Aalborg

**GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

DANZIG

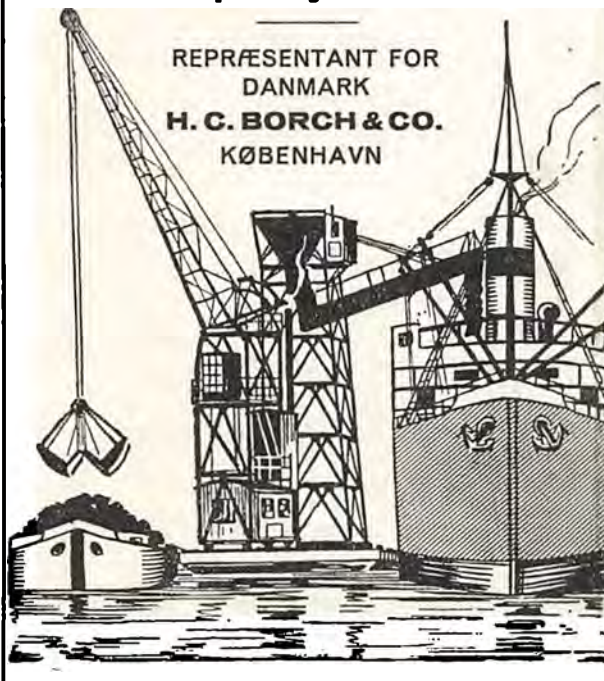
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

**O. SWANLJUNG**

Etableret 1803

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Similuoto & 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, Seedienst-schlüssel 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 Skibredereforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHCO, KOTKA

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.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, København K.
Telefon: Central 13779.**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 22. Juli 1936.

Nr. 29.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan toges 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.

1959. Sverige. Öland W.-Kyst. Mörbylånga. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 29/2181. Stockholm 1936.)

1. Nye Ledefyr tændt:

a. *Mörbylånga hamn, yttre* paa E.-lige Havnekaj paa $56^{\circ} 31',_{80}$ N. $16^{\circ} 22',_{68}$ E. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. En Jernkonstruktion med hvid Trekant med sort Ramme og med Spidsen opad.

b. *Mörbylånga hamn, inre* paa den E.-lige Del af Havneområdet paa $56^{\circ} 31',_{73}$ N. $16^{\circ} 22',_{84}$ E. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. En Jernkonstruktion med hvid Trekant med sort Ramme og med Spidsen nedad.

Fyrene, hvis Afstand fra hinanden er 204 m, leder overet i Pejling 127° midt gennem den gravede Rende.

Brændetid: 6. Juli—6. Juni.

2. Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af N.-lige Havnearm paa $56^{\circ} 31',_{87}$ N. $12^{\circ} 22',_{60}$ E. er forandret til at vise hvidt, fast Lys og benævnes fremtidig *Mörbylånga hamn-løpp* Fyr.

3. De tidligere Ledefyr *Mörbylånga yttre* paa c. $56^{\circ} 32',_{1}$ N. $16^{\circ} 23',_{5}$ E. og *Mörbylånga inre* paa c. $56^{\circ} 32',_{2}$ N. $16^{\circ} 23',_{8}$ E. samt *Mörbylånga hamn* grønne, faste Fyr paa Havnekajen er nedlagt.

4. Stolperne med de hvide Trekant-Topbetegnelser til de tidligere Ledefyr bibeholdes som Ledemærker.

(Kort Nr. 269.)

1960. Sverige. Öland W.-Kyst. Byxelkroken. Grund fjernet. Midlertidig Afmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 29/2182. Stockholm 1936.)

Stengrunden med 3 m Vand paa $57^{\circ} 19',_{73}$ N. $17^{\circ} 00',_{38}$ E. er bortgravet saaledes, at mindste Dybde nu ved Middelvandstand er 4 m.

Den midlertidig udlagte Stage med Tværtræ c. 5 m N. for Grunden er inddraget.
(E. f. S. Nr. 45/2554 1934.)

1961. Sverige. Gotland N.-Kyst. N.-lige Indløb til Fårösund. Svingrund Skær. Fast Sømærke forandret.
(U. f. s. Nr. 29/2183. Stockholm 1936.)
Den paa Skæret *Svingrund* paa c. 57° 56',₀ N. 19° 01',₂ E. tidligere staaende Stang med sort Trekant med Spidsen opad er blevet erstattet med en c. 3,5 m høj, graa Betonvarde med sort Trekant med Spidsen opad.
(E. f. S. Nr. 19/1295 1936. Kort Nr. 268.)
1962. Sverige. Hävrings Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lødskeaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Hävrings* paa c. 58° 33' N. 17° 31' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 23/1566 1936.)
1963. Sverige. Stockholm Skærgaard. Brunsvikholmen. Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 29/2180. Stockholm 1936.)
Flammens Højde i *Brunsvikholmen* Fyr paa c. 58° 55',₂ N. 17° 58',₉ E. er forandret til 10 m. Synsvidden er 11 Sm for hvidt Lys, 10 Sm for rødt Lys og 8 Sm for grønt Lys. — Iøvrigt uforandret.
1964. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svartlöga SSW. Skær.
(U. f. s. Nr. 29/2179. Stockholm 1936.)
Et Skær med en Udstrækning af c. 10¹/₂ m ligger i Overfladen ved Middelvandstand paa 59° 32',₈₂ N. 19° 01',₅₀ E.
1965. Finland. Bottniske Bugt. Selkäsaari. Riikola. Ledebaake fjernet.
(U. f. s. Nr. 17/717. Helsingfors 1936.)
Riikola Ledebaake paa 65° 43' 03" N. 24° 32' 18" E. er fjernet.
1966. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Sømærker forandret.
(U. f. s. Nr. 17/716. Helsingfors 1936.)
Topbetegnelserne paa nedennævnte Sømærker er fjernet:
1. Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 65° 41' 47" N. 24° 32' 25" E.
2. Den sort- og hvidmaalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 65° 41' 41" N. 24° 32' 40" E.
3. Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 65° 41' 26" N. 24° 32' 30" E.
4. Den sort- og hvidmaalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 65° 41' 28" N. 24° 32' 50" E.
5. Den sort- og hvidmaalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 65° 41' 19" N. 24° 32' 55" E.
1967. Finland. Bottniske Bugt. Ii Röyttä. Ajos. Sømærker forandret.
(U. f. s. Nr. 17/715. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte to røde Spirtønder med 1 rød, opadvendt Kost paa henholdsvis 65° 22' 25" N. 24° 39' 30" E. og 65° 34' 49" N. 24° 36' 42" E. er hver blevet forsynet med en rød Ballon.
Samtidig er Ballonen paa den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 65° 35' 05" N. 24° 32' 02" E. fjernet.
1968. Finland. Bottniske Bugt. Tottesund Lasteplads. Ny Afmærkning.
(U. f. s. Nr. 17/718. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte nye Sømærker er udlagt paa SW.-Siden af *Pudemoskär* ved Indløbet til *Tottesund* Lasteplads:
1. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa hvert af følgende Steder:
63° 17' 26" N. 21° 55' 17" E., 63° 17' 30" N. 21° 55' 22" E.,
63° 17' 27" N. 21° 55' 32" E. og 63° 17' 26" N. 21° 55' 34" E.
2. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 63° 17' 18" N. 21° 55' 35" E.

1969. Finland. Bottniske Bugt. Norrskär—Vasa. Norra Glopsten. Lys- og Klokketønde udlagt.

(U. f. S. Nr. 19/774. Helsingfors 1936.)

En hvid Lys- og Klokketønde *Norra Glopsten*, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, er udlagt paa 63° 10' 27" N. 21° 02' 44" E., ved NE.-Siden af Grunden *Norra Glopsten*.

(E. f. S. Nr. 15/1057 1936.)

1970. (P). Estland. Moon Sund. Vorms Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 5/23. Tallinn 1936.)

Omkring den 1. September d. A. forandres *Vorms* hvide og røde Blinkfyr paa c. 59° 01', N. 23° 07', E. til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Fyret skal lyse, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra W.-Kysten af *Vorms* Ø til 8°.
2. Rødt i — - 8° til 66°.
3. Grønt i — - 66° - 134°.
4. Hvidt i Pej. fra 134° til 148°.
5. Rødt i — - 148° - 213°.

(Kort Nr. 268.)

1971. (P). Estland. Moon Sund. Harilaid Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 5/24. Tallinn 1936.)

Omkring den 1. September d. A. indlægges en grøn Lysvinkel i *Harilaid* Fyr paa c. 58° 58', N. 23° 05', E., saaledes at Fyret kommer til at lyse, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 162° til 265°.
2. Grønt i — - 265° - 314°.
3. Hvidt i Pej. fra 314° til 337°.

Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 268.)

1972. (P). Estland. Riga Bugt. Svorbe (Sorvesiär) Halvø. Zerel (Sörve) Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 5/25. Tallinn 1936.)

Omkring den 1. September d. A. forandres *Zerel* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 57° 54', N. 22° 03', E. til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. — Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 268.)

1973. Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Losseplads afmærket.

(N. t. M. Nr. 5/20. Riga 1936.)

Den sorte Lystønde ved Lossepladsen paa c. 57° 05', N. 24° 01', E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 50/2881 1935.)

1974. (T). Letland. Ventspils (Windau). Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 5/19. Riga 1936.)

Taagesignalet med Nautofon paa S.-Molen paa c. 57° 24', N. 21° 30', E. er for Tiden ude af Virksomhed. Taagesignalet ventes atter at træde i Virksomhed den 1. August d. A.

1975. (T). Tyskland. Pillau Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(N. f. S. Nr. 29/3167. Berlin 1936.)

Pillau Radiofyr paa c. 54° 38', N. 19° 54' E. er ude af Virksomhed indtil 25. Juli d. A.

1976. Polen. Danzig Bugt. Hela. Ledefyr slukket. Nyt Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 29/3076. Berlin 1936.)

E. f. S. Nr. 27/1821 1936 annulleres og erstattes med:

1. Ledefyrene ved Fiskerihavnen er slukket.
2. Paa det tidligere Forfyr's Plads er tændt et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7 m. Fyret er ubevogtet.

c. 54° 36', N. 18° 48', E.

(Kort Nr. 269.)

1977. (T). Tyskland. Kieler Fjord. Midlertidige Bestemmelser vedrørende Indsejling i og Udsejling fra Kielerkanalen ved Holtenau.

(N. f. S. Nr. 27/2821. Berlin 1936.)

Under den olympiske Kapsejlsregatta fra den 4.—16. August d. A. paa *Kieler Inderfjord* og *Kieler Yderfjord* vil *Kieler Fjord* hver Formiddag være spærret for Trafik for Skibe, som vil løbe ind i eller ud af *Kielerkanalen*. Skibe, som i dette Tidsrum kommer fra *Brunsbüttelkoog*, skal fortøje paa Vigepladserne i *Kanalen*, i *Holtenau Sluse* eller i *Holtenau Inderhavn*.

I Spærretiden kan Skibe ikke faa Kanallods paa *Holtenau Red*.

Holtenau Red: c. 54° 22',₀ N. 10° 09',₅ E.

(Se Tillæg.)

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

1978. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.

Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning paa de nedenanførte Dage, som følger:

Den 11. August d. A.: Skydning med Gevær.

Den 12., 13. og 14. August d. A.: Skydning med Gevær og Maskingevær.

Den 18., 19 og 20. August d. A.: Skydning med Gevær og Rekylgevær.

Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til

E. f. S. Nr. 1/36 1936.

Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. 55° 10',₆ N. 9° 38',₈ E.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1979. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Jernbanebro. Brooverbygning fjernes. Advarsel.

Omkring 1. August d. A. vil Brofaget umiddelbart W. for Klapfaget blive fjernet. Indtil selve Klapfaget c. 14 Dage senere bliver fjernet, vil Sejladsen være henvist til at benytte den først frigjorte Broaabning. Hele Brooverbygningen vil sandsynligvis være fjernet inden Udgangen af September d. A.

I Forbindelse med Fjernelsen af Broen opføres i E.-Kanten af *Roskilde Fjord* paa c. 55° 53' N. 12° 03' E. et midlertidigt Pælestillads, der om Natten vil være afmærket med to klare Lanterner.

(E. f. S. Nr. 19/1379 1936. Havnelods, Side 67.)

1980. (T). Danmark. Kattegat. Odden Havn. Fyr midlertidig slukket.

Paa Grund af Ombygning er *Odden Havn Fyr* paa c. 55° 58',₁ N. 11° 22',₂ E. slukket indtil den 31. Juli d. A.

1981. (T). Danmark. Kattegat. Læsø Rende Fyrskib ombyttes midlertidig.

Den 4. August d. A. eller snarest derefter vil Fyrskibet *Læsø Rende* paa c. 57° 13' N. 10° 42' E. midlertidig blive ombyttet med et Fyrskib, der paa Siderne af Skroget er paamalet „Reserve“. Reservefyrskibet har 3 Master. Fyr- og Taagesignalkarakterer m. m. forbliver uforandret.

1982. (T). Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde midlertidig inddraget.

(U. f. s. Nr. 29/2196. Stockholm 1936.)

Lystønden *Falkenbergs lysboj* paa c. 56° 53',₂ N. 12° 28',₆ E. er midlertidig inddraget og erstattet med en Stage med Kost.

1983. Sverige. Kattegat. Göteborg. Älvsborgsfjorden. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 29/2197. Stockholm 1936.)
Lystønden *Älvsborgsfjorden Nr. 3* paa c. $57^{\circ} 41',_2$ N. $11^{\circ} 51',_9$ E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Stage med Kost inddraget.
(E. f. S. Nr. 14/967 1936.)
1984. Sverige. Skagerrak. Grisbådarne. Lys- og Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 29/2198. Stockholm 1936.)
Lys- og Klokketønden *Grisbådarne* paa c. $58^{\circ} 53'$ N. $10^{\circ} 50'$ E. er atter udlagt paa Station.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1985. Norge. Gisund. Leiknesøren Lystønder forandret.
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1936.)
1. *Søndre Leiknesøren* Lystønde paa c. $69^{\circ} 17',_9$ N. $17^{\circ} 58',_6$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,7^s$.
2. *Nordre Leiknesøren* Lystønde paa c. $69^{\circ} 18',_8$ N. $17^{\circ} 59',_3$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s , Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$.
(E. f. S. Nr. 28/1892 1936.)
1986. Norge. Gisund. Finsnes Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1936.)
Finsnes Fyr paa c. $69^{\circ} 13',_6$ N. $17^{\circ} 58',_3$ E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Hvidt i Pejll. fra 318° til 335° . 5. Hvidt i Pejll. fra 95° til 99° .
2. Rødt i — - 335° - 34° . 6. Grønt i — - 99° - 137° .
3. Grønt i — - 34° - 65° . 7. Rødt i — - 137° - 172° .
4. Rødt i — - 65° - 95° . 8. Hvidt i — - 172° - 183° .
Iøvrigt uforandret.
1987. Norge. Trondheim W.-lige Indløb til Ydre Havnebassin. Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1936.)
1. Fyret med hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser paa c. $63^{\circ} 26',_{11}$ N. $10^{\circ} 23',_9$ E., paa Molehovedet ved Indløbets E.-Side, er forandret. Det tidligere Fyrhus er fjernet og erstattet med en Betonmast, hvorpaa er anbragt en lodret Lysstav, $1,5$ m lang, som viser grønt, fast Lys mod Søen i Pejlinger fra 323° til 233° .
2. Fyret med afvekslende hvidt og grønt Lys paa c. $63^{\circ} 26',_2$ N. $10^{\circ} 23',_8$ E., paa Hovedet af *Olavspieren* ved Indløbets W.-Side, er forandret. Det tidligere Fyrhus er fjernet og erstattet med et Betonstillads, hvorpaa er anbragt en lodret Lysstav, $1,5$ m lang, som viser rødt, fast Lys mod Søen i Pejlinger fra 43° til 313° .
1988. Norge. Sandøy W.-Side. Slantreskjæret. Nyt Fyr tændt.
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1936.)
Paa *Slantreskjærets* N.-Pynt er paa $62^{\circ} 49' 10''$ N. $6^{\circ} 34' 40''$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser. Flammens Højde: $8,6$ m. Synsvidde: $7,5$ Sm for hvidt, $4,5$ Sm for rødt og $3,7$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 1° til 3° . 7. Grønt i Pejll. fra 152° til 172° .
2. Hvidt i — - 3° - 7° . 8. Rødt i — - 172° - 247° .
3. Rødt i — - 7° - 16° . 9. Hvidt i — - 247° - 260° .
4. Hvidt i — - 16° - 22° . 10. Grønt i — - 260° - 297° .
5. Grønt i — - 22° - 44° . 11. Rødt i — - 297° - 310° .
6. Rødt i — - 44° - 152° .
Brændetid: 23. Juli—14. Maj.

- 1989. Norge. Sandøy NW.-Side. Strømsundhaugen. Nyt Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 15. Oslo 1936.)
Paa $62^{\circ} 49' 26''$ N. $6^{\circ} 35' 03''$ E. er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $13,5$ 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. Grønt i Pej. fra 355° til 1° . | 6. Rødt i Pej. fra 106° til 135° . |
| 2. Hvidt i — - 1° - 3° . | 7. Grønt i — - 135° - 177° . |
| 3. Rødt i — - 3° - 25° . | 8. Rødt i — - 177° - 203° . |
| 4. Grønt i — - 25° - 100° . | 9. Hvidt i — - 203° - 212° . |
| 5. Hvidt i — - 100° - 106° . | |
- Brændetid: 23. Juli—14. Maj.
- 1990. Norge. Saltstensleden. Fladflesa Fyr. Fyrs Tænding udsat.**
(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1936.)
Paa Grund af forskellige Arbejder ved *Fladflesa* Fyr paa c. $62^{\circ} 50',3$ N. $6^{\circ} 41',7$ E. vil Fyret først blive tændt den 8. August d. A.
- 1991. Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. Grund.**
(B. a. Z. Nr. 163/1932. 's-Gravenhage 1936.)
En Grund med $3,5$ m Vand er fundet paa $53^{\circ} 19' 31''$ N. $5^{\circ} 02' 18''$ E.
- 1992. (T). Holland. Zeegat van Vlissingen. Midden Steenbank Lystønde forsvundet.**
(B. a. Z. Nr. 163/1933. 's-Gravenhage 1936.)
Midden Steenbank sorte Lystønde paa c. $51^{\circ} 39'$ N. $3^{\circ} 21'$ E. er forsvundet.
- 1993. (T). Belgien. Wandelaar Fyrskib ENE. Vraglystønde forsvundet.**
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 17. Juli 1936.)
Den grønne Vrag-, Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser, og som afmærker Vraget paa c. $51^{\circ} 24'$ N. $3^{\circ} 05',8$ E., c. $3\frac{3}{4}$ Sm 61° fra Fyrskibet *Wandelaar*, er forsvundet. Den vil snarest blive genudlagt.
- 1994. Belgien. Ostende. Vrag fjernet.**
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende, 13. Juli 1936.)
Vraget af Lægteren, der laa sunket paa N.-Siden af Indløbet til Kanalen, som fører til den nye Fiskerihavn, er fjernet, og Farvandet er atter frit.
c. $51^{\circ} 14',1$ N. $2^{\circ} 55',4$ E.
(E. f. S. Nr. 24/1628 1936.)
- 1995. (T). Belgien. West Hinder Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 17. Juli 1936.)
Fyrskibet *West Hinder* paa c. $51^{\circ} 23'$ N. $2^{\circ} 26'$ E. vil omkring den 28. Juli d. A. for et Par Dage blive ombyttet med en rød og sort, vandret stribet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 22^s , Lys 10^s , Mørke 5^s , Lys 2^s , Mørke 5^s .
Lodsbaaden, der krydser i dette Omraade, holder sig i Nærheden af Lys- og Fløjtetønden.
- 1996. (P). England. Thomsen Munding. Mouse Sand udvidet.**
(N. t. M. Nr. 1358. London 1936.)
Ved en nylig foretagen Opmaalning har det vist sig, at *Mouse Sand* har udvidet sig c. $0,2$ Sm S.-over.
c. $51^{\circ} 31'$ N. $1^{\circ} 01'$ E.
- 1997. (T). England. Thomsen Munding. Opmaalingsbaaker midlertidig udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1344. London 1936.)
Opmaalingsbaaker, forsynet med et sort eller kulørt Flag, er udlagt paa følgende Steder:

1. 51° 31' 50" N. 1° 21' 20" E. 8. 51° 31' 30" N. 1° 30' 10" E.
2. 51° 34' 20" N. 1° 25' 50" E. 9. 51° 28' 30" N. 1° 25' 20" E.
3. 51° 37' 00" N. 1° 30' 10" E. 10. 51° 37' 30" N. 1° 49' 30" E.
4. 51° 39' 50" N. 1° 34' 50" E. 11. 51° 34' 20" N. 1° 44' 20" E.
5. 51° 40' 00" N. 1° 44' 10" E. 12. 51° 34' 30" N. 1° 53' 50" E.
6. 51° 37' 00" N. 1° 39' 30" E. 13. 51° 31' 50" N. 1° 49' 10" E.
7. 51° 34' 10" N. 1° 34' 50" E.

Paa Baakerne (5), (8), (9) og (11) vil der blive anbragt Lanterner.

1998. England. Themsen Munding. Edinburgh Channels. Lystønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 28. Trinity House, London 1936.)

Paa Grund af Forandringer i Løbet er *Edinburgh Channels* Lystønde flyttet saaledes, at den nu ligger i 16,7 m Vand paa c. 51° 32 $\frac{3}{4}$ ' N. 1° 14 $\frac{1}{2}$ ' E., 1,2 Sm 49° fra *North-West Shingles* Baake.

1999. England. Themsen. Sears Elbow. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1366. London 1936.)

Paa c. 51° 30' N. 0° 35' E., 0,32 Sm 227° fra *Stony Point* Baake, er paa en Baake tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 5 m. Fyrbaaken afmærker Yderenden af et Kloakudløb.

2000. (T). England. Sunk Fyrskib ombyttes midlertidig.

(N. t. M. Nr. 1367. London 1936.)

Omkring den 30. Oktober d. A. ombyttes *Sunk Fyrskib* paa c. 51° 52' N. 1° 37' E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der har Fyrlanternen anbragt paa Toppen af Masten. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Fyrets Lysevne er reduceret. Taagesignal afgives med Sirene, To-Stød hver 1^m. Undervandsklokken er uforandret.

2001. (T). England. Humber Anduvning. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1379. London 1936.)

Vraget af en Lægter ligger sunket paa c. 53° 40' N. 0° 12' E., c. 2 $\frac{1}{2}$ Sm 52° fra *Kilnsea* Baake.

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

2002. Frankrig. Lannion Bugt. Le Pestou Baake genopført.

(A. a. N. Nr. 28/1748. Paris 1936.)

Baaken *Le Pestou* paa c. 48° 45',₃ N. 3° 35',₆ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 2/116 1936.)

2003. England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Nab Radiofyr. Oplysning om Radiofyr.

(N. t. M. Nr. 24. Trinity House, London 1936.)

Radiopejlinger af *Nab Radiofyr* paa c. 50° 40' N. 0° 57' W. er upaalidelige indenfor et Omraade W. for *Isle of Wight* mellem Pejlingen 60° gennem E. til Kysten.

Søfarende anmodes om, naar de befinder sig indenfor ovennævnte Omraade og har en sikker Plads bestemt ved terrestriske Observationer, at tage Radiopejlinger af *Nab Radiofyr* og indsende Resultatet til *The Secretary, Trinity House, London, E. C. 3.*

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2004. Afrika W.-Kyst. Marokko. Kap Spartel SW. Banke.

(N. f. S. Nr. 27/2885. Berlin 1936.)

En Banke (groft Sand) med 38 m Vand ligger paa c. 35° 42',₆ N. 6° 03',₆ W.

2005. (P). Sydafrika. Cape Columbine. Fyr tændes. Taagesignal og Radiofyr oprettes.

(N. t. M. Nr. 283. Johannesburg 1936.)

Omkring den 1. Oktober d. A. tændes paa *Cape Columbine* paa $32^{\circ} 49' 43''$ S. $17^{\circ} 51' 22''$ E. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 15^s . Flammens Højde: 80 m. Synsvide: 24 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.

Taagesignal afgives med Diafon, Et-Stød af $2\frac{1}{2}^s$. Varighed hver 1^m .

Radiofyr. Bølgelængde: 312 kc/s (960 m). Type: A 2. Tonefrekvens: 1000 c/s.

Signalet er:

1. Bogstaverne ZSZ, een Gang	4 ^s .
2. Pause	2 ^s .
3. En lang Streg	20 ^s .
4. Pause	4 ^s .
Periode	30 ^s .

Udsendelsestider:

Under Taage: Uafbrudt.

I klart Vejr: De første 5 Min. af hver halve Time.

2006. Sydafrika. Table Bay. Robben Island. Green Point. Oplysning om Taagesignaler.

(N. t. M. Nr. 321. Johannesburg 1936.)

Taagesignalerne paa *Robben Island* (c. $33^{\circ} 49'$ S. $18^{\circ} 23'$ E.) og *Green Point* (c. $33^{\circ} 54'$ S. $18^{\circ} 24'$ E.) træder i Virksomhed, naar Sigtbarheden fra Fyrne er under 3 Sm. Det hænder imidlertid ofte, at *Table Bay* er fri for Taage, hvorfor Taagesignalerne ikke er i Virksomhed, medens der ligger Taage uden for Tresømilegrænsen. Skibsførere, der ønsker Taagesignalerne sat i Virksomhed, kan pr. Radio anmode derom ved at henvende sig til Havnekapitajnen gennem *Table Bay Radio* ved Udkigsstationen. Kaldesignal: ZSN.

2007. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Anduvning. Lystønder forandret.

(N. t. M. Nr. 1295. London 1936.)

1. Lys- og Fløjtetønden C paa c. $32^{\circ} 41'$ N. $79^{\circ} 43'$ W. er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde 2 C, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s .

2. Lys- og Klokketønden I, c. $3,5$ Sm 297° fra (1), er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1^s .

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

2008. Mexiko. Laguna de Terminos. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1377. London 1936.)

Punta Vieja (La Atalaya) Fyr paa c. $18^{\circ} 38'$ N. $91^{\circ} 51'$ W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s . I samme Taarn er anbragt et rødt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 86° til 113° . Synsvide: 13 Sm.

2009. Mexiko. Yucatan. Xcalak. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1378. London 1936.)

Xcalak Fyr paa c. $18^{\circ} 16'$ N. $87^{\circ} 50'$ W. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formærkelser til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s . Synsvide: 11 Sm.

2010. (P). Brasilien. Parahyba Floden Anduvning. Grundt Vand.

(N. t. M. Nr. 1304. London 1936.)

Grundt Vand rapporteres at findes indenfor et Omraade med følgende Grænser: En Linie fra et Punkt 1 Sm 23° fra *Pedra Secca* Fyr 1 Sm i Retningen 23° , derfra $0,8$ Sm i Retningen 124° , derfra 1 Sm i Retningen 225° og derfra i Retningen 306° til Udgangspunktet.

Pedra Secca Fyr: c. $6^{\circ} 57'$ S. $34^{\circ} 49'$ W.

2011. (T). Brasilien. Porto Seguro. Fyr uregelmæssigt.
(A. a. N. Nr. XI/46. Rio de Janeiro 1936.)
Porto Seguro Fyr paa c. 16° 25' S. 39° 04' W. lyser for Tiden uregelmæssigt.
2012. Brasilien. Bahia de Ubatuba Anduvning. Ilha Rapada. Grunde.
(A. a. Nr. XI/45. Rio de Janeiro 1936.)
a. En Stengrund med 17 m Vand ligger 1,9 Sm 97° fra S.-Spidsen af *Ilha Rapada*.
b. — — — 16 m Vand ligger 1,7 Sm 143° fra S.-Spidsen af *Ilha Rapada*.
c. — — — 10,8 m Vand ligger 0,24 Sm 193° fra S.-Spidsen af *Ilha Rapada*.
S.-Spidsen af *Ilha Rapada*: c. 23° 26' S. 44° 53' W.
2013. Brasilien. Bahia de Ubatuba Anduvning. Ilha de Porcos. Grund.
(A. a. N. Nr. XI/45. Rio de Janeiro 1936.)
En Stengrund med 2,3 m Vand ligger 0,5 Sm 190° fra E.-Spidsen af *Ilha de Porcos*.
E.-Spidsen af *Ilha de Porcos*: c. 23° 32' S. 45° 01' W.
2014. Brasilien. Bahia de Ubatuba Anduvning. Ilha de Mar Virado. Grunde.
(A. a. N. Nr. XI/45. Rio de Janeiro 1936.)
a. En Stengrund med 11,5 m Vand ligger 1 Sm 107° fra SE.-Spidsen af *Ilha de Mar Virado*.
b. En Stengrund med 10 m Vand ligger 0,4 Sm 44° fra SE.-Spidsen af *Ilha de Mar Virado*.
SE.-Spidsen af *Ilha de Mar Virado*: c. 23° 34' S. 45° 08' W.
2015. Argentina. Beagle Channel. Arrecife Lawrence Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1294. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa det SE.-lige Skær paa c. 54° 53' S. 67° 53' W., c. 0,85 Sm 205° fra *Punta Remolino* Baake, er nedlagt.
(E. f. S. Nr. 8/459 1935.)
2016. Chile. Arauco Bugt. Skær.
(N. t. M. Nr. 1303. London 1936.)
Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa c. 37° 09' S. 73° 27' W., 6,55 Sm 97° fra *Lavapie Point* Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2017. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Vada Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 199/528. Genua 1936.)
Vada Fyr paa c. 43° 21' N. 10° 27' E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s.
2018. Sicilien. Tyrenske Hav. Isola Ustica. Punta Gavazzi. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 201/546. Genua 1936.)
Punta Gavazzi Fyr paa c. 38° 42' N. 13° 09' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s. Synsvidde: 18,2 Sm.
2019. Tyrkiet. Sorte Hav. Ordu. Sundhedskontrol.
(N. f. S. Nr. 28/3016. Berlin 1936.)
I *Ordu* er oprettet en Sundhedskontrol, hvor Skibsførere nu skal foretage alle Sundhedsformaliteter.
c. 41° 00' N. 37° 53' E.

- 2020. Rumænien. Sorte Hav. Mangalia. Fyr forandret.**
(Meddelelse fra kgl. dansk Gesandtskab. Bukarest 1936.)
De to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, ved Yderenden af N.-lige Bølgebryder og c. 0,27 Sm 117° fra *Mangalia* Fyr, der er beliggende paa c. 43° 48',7 N. 28° 37',2 E., er erstattet med et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s. Synsvidde: 4 Sm.
(E. f. S. Nr. 27/1864 1936.)
- 2021. Palæstina. Acre N. Kendeligt Vandtaarn.**
(N. t. M. Nr. 1271. London 1936.)
Et kendeligt Vandtaarn er opført paa 33° 00' (30") N. 35° 05' (20") E., 5,55 Sm 131½° fra *Acre* røde, faste Fyr.
- 2022. Tunis. Canal des Kerkenah. Tønde forandret.**
(A. a. N. Nr. 28/1742. Paris 1936.)
Tønde Nr. 5 paa c. 34° 58',8 N. 11° 06',2 E. er ombyttet med en Spirtønde.
- 2023. Tunis. Banc des Kerkenah. Oplysning om Afmærkning.**
(A. a. N. Nr. 28/1743. Paris 1936.)
1. Lystønderne Nr. 1 og Nr. 4 er atter forsynet med Topbetegnelser.
2. Lystønde Nr. 6 er blevet forsynet med en rød, kegleformet Topbetegnelse. c. 34° 50' N. 11° 35' E.
(E. f. S. Nr. 8/505 1936.)
- 2024. Marokko. Tanger Bugt. Undervandshindring findes ikke.**
(A. a. l. N. Nr. 28/877. San Fernando 1936.)
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. 35° 47' N. 5° 48' W., 0,5 Sm 88° fra Vinkelfyret paa Bølgebryderen ved N.-Siden af Indløbet til *Inner Harbour*, er forgæves eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 19/1360 1936.)

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

- 2025. Bugten ved Aden. Berbera. Banke udvidet.**
(N. t. M. Nr. 1329. London 1936.)
Berbera Banke rapporteres at have udvidet sig mellem Punkterne c. 1,125 Sm 259° og c. 0,9 Sm 255° fra det grønne, faste Fyr paa *Shaab Pier*.
c. 10° 26' N. 45° 01' E.
- 2026. Sydafrika. Port Elizabeth. Radiomaster.**
(N. t. M. Nr. 254. Johannesburg 1936.)
Paa de to Radiomaster ved *Port Elizabeth* er om Natten tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 63 m. Afstanden mellem Masterne, der er overet i Pejling 166°, er 60 m. Masten nærmest Kysten: 33° 58' 57" S. 23° 37' 56" E.
- 2027. Forindien W.-Kyst. Karáchi. Lystønder forandret.**
(N. t. M. Nr. 1363. London 1936.)
1. Lystønde Nr. (1) paa 24° 47' 10" N. 66° 59' 05" E. er forandret til at vise grønt Et-Blink.
2. Lystønde No. (1) paa 24° 47' 05" N. 66° 59' 20" E. er forandret til at vise rødt Et-Blink.
3. Lystønde No. 9 paa 24° 49' 15" N. 66° 58' 15" E. er forandret til at vise grønt Et-Blink.
- 2028. (T). Ceylon W.-Kyst. Point de Galle. Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 1336. London 1936.)
Point de Galle Fyr paa c. 6° 01' N. 80° 13' E. er for Tiden slukket.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2029. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Billiton W.-Kyst. Koerier Grund. Lille Ø forsvundet.
(B. a. Z. Nr. 156/1829. 's-Gravenhage 1936.)
Den lille Ø paa *Koerier Grund (Njela rif)* paa c. 3° 12' S. 107° 28' E. er forsvundet.
2030. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Billiton W.-Kyst. Tg. Batoe Penjoe. Kendeligt Træ.
(B. a. Z. Nr. 156/1830. 's-Gravenhage 1936.)
Et højt, kendeligt Træ findes paa 3° 13' 39" S. 107° 39' 17" E., i Nærheden af *Tg. Batoe Penjoe*.
2031. Sunda Øerne. Java E.-Kyst. Banjoewangi Red. Baake forsvundet.
(B. a. Z. Nr. 156/1833. 's-Gravenhage 1936.)
Den sorte Keglebaake af Jern paa *De Groot's Klip* paa c. 8° 13' S. 114° 23',₈ E. er forsvundet.
2032. Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Air Itam Bugt. Sten.
(B. a. Z. Nr. 157/1852. 's-Gravenhage 1935.)
En Sten med 0,7 m Vand er fundet paa 2° 57' 20" S. 110° 29' 25" E., 2400 m 136½° fra *Bt. Mogoeng*. Stenens Diameter er c. 50 m.
2033. Sunda Øerne. Borneo N.-Kyst. Mallawallé Channel. Tønde forsvundet.
(N. t. M. Nr. 1356. London 1936.)
Den røde Stumptønde, der midlertidig var udlagt paa c. 6° 42' N. 117° 44' E., er forsvundet.
(E. f. S. Nr. 9/594 1936.)
2034. Siam Bugt. Malacca E.-Kyst. Mattapone Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. VI/104. Bangkok 1936.)
Mattapone Islet Fyr paa 10° 26' 51" N. 99° 15' 27" E., ved Indløbet til *Chumporn* Floden, er forandret, og Fyret lyser nu, som følger:
1. Rødt i Pej. fra 208° til 216°. 4. Hvidt i Pej. fra 298° til 309°.
2. Hvidt i — - 216° - 263°. 5. Rødt i — - 309° - 339°.
3. Rødt i — - 263° - 298°. 6. Hvidt i — - 339° - 208°.
2035. Kinesiske Hav. South Luconia Shoals. Korallgrund.
(N. t. M. Nr. 1272. London 1936.)
En Korallgrund med 8,2 m Vand ligger paa 5° 02' 01" N. 112° 56' 06" E.
2036. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Ha Nam Island. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1302. London 1936.)
Lysvinklerne i *Ha Nam Island* forreste Ledefyr paa c. 20° 50' N. 106° 48' E. er forandret, og Fyret lyser nu, som følger:
1. Hvidt i Pej. fra 313° til 98°. 2. Rødt i Pej. fra 98° til 133°.
2037. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Vang Chau Indløb. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1302. London 1936.)
Det røde, faste Fyr ved *Vang Chau* S.-lige Indløbspynt er flyttet 40 m i Retningen 90° og samtidig forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Fire-Blink. Synsvidde: 10 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys. Rød, firkantet Baake.
c. 20° 53' N. 106° 44' E.
2038. Japan. Naikai. Murotsu. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1337. London 1936.)
Paa 33° 49' 50" N. 132° 06' 49" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 6^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2039. Tankskibe. Tilføjelse til Bestemmelserne om Anvendelse af Raketredningsapparat.

(N. t. M. Nr. 1307. London 1936.)

Naar et nødstedt Skib har en Ladning bestaaende af Benzin, Spiritus eller andre let antændelige Vædsker, og det er læk, skal det vise følgende Signaler for at angive, at det er farligt at affyre en Raket med Line paa Grund af Risikoen for Antænding:

Om Dagen: Internationalt Signalfag B hejst paa Toppen af Masten.

Om Natten: En rød Lanterne hejst paa Toppen af Masten.

Naar Sigtbarheden er daarlig, skal ovennævnte Signaler suppleres med det internationale Signal MQF „Det er forbundet med Fare at affyre en Raket“, afgivet med et Lydapparat.

2040. Tyrkiet. Trafikbestemmelser.

(N. f. S. Nr. 28/3080. Berlin 1936.)

Det indskærpes, at Skibe, efter at Udklarering har fundet Sted, under ingen Omstændigheder maa opretholde nogensomhelst Forbindelse med Land eller foretage lignende Operationer.

Aarsagen til Indskærpelsen er, at en Damper, der var udklareret til *Galatz-Braila* efter at Udklareringen havde fundet Sted, overtog Brændselolie i *Büyükdere* uden først at have underrettet Myndighederne derom.

Tillæg.

I. Østersøen.

2041. (T.) Sverige. Falsterborev S. Blenheim Grund. Sømærke i Uorden.

(Meddelelse fra Skibsinspektionen i D. F. D. S.)

Den røde Stage med Ballon mellem 2 opadvendte Koste, *Blenheim S.*, paa 55° 16' (36") N. 12° 53' (15") E. mangler.

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

2042. Danmark. Sundet. Tuborg Havn. Indsejlingsrende udvidet. Dækværk opført. Bølgebryder forlænget m. m.

1. Indsejlingsrenden til *Tuborg* Havn er under Udvidelse fra en Bredde af 25 m til 40 m. Udvidelsen ventes færdig i den første Halvdel af August d. A.

2. S. for Indsejlingsrenden i Forhavnen mellem Hovedet af S.-lige Bølgebryder og Hovedet af *Tuborg* Havn S.-lige Mole er i en Bredde af c. 30 m foretaget en Uddybning til 6,3 m til et Svajebassin.

3. Tæt inden for Hovedet af N.-lige Mole er opført en c. 60 m lang Dækskærm langs N.-Siden af Sejlrenden i Forhavnen. Dækskærmen er paa N.-Siden forsynet med en Løbebro.

4. Dybden ud for Bolværket ved Forhavns N.-Side er forøget til 4,3 m.

5. Den S.-lige Bølgebryder er forlænget ind mod Land, saaledes at Indløbet til *Tuborg* Havn og *Lautrup* Havn S. fra nu er spærret. Paa de sidste 15 m nærmest Land er Bølgebryderen kun ført op til en Højde af 0,5 m under daglig Vandstand. Sidstnævnte Stykke er afmærket med Pæle.

Tuborg Havn: c. 55° 43',₆ N. 12° 35',₃ E.

(Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 278 og 211. Danske Lods, Side 261. Havnelods, Side 130 og 198.)

2043 (T.) Sverige. Sundet. Falsterbo SW. Sømærke i Uorden.

(Meddelelse fra Skibsinspektionen i (D. F. D. S.)

Den røde Stage med 2 nedadvendte Koste paa 55° 19',₆₆ N. 12° 45',₁₀ E.. W. for *Västerflacket*, mangler.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
 OG
 REPARATIONER

★

FLYDEDOK
 FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

*- og saa en
 Carlsberg*

"GAMLE"
 eller
"HOF"

*Reduce your cable expenses to a fraction of
 present cost by using*

Owners' &
Captains' **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.

JAN M. LYNGBY
 INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
 TELEGR. JANBY

KJØBENHAVN K.
 TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER

FRA
 DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT

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

KJØGE

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:
Maritime

LLOYD'S AGENT

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.
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-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.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 - Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

CARL HASSAGER & CO

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 & 41

Telegram-Adresse:
HOVMAND

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: Røderlet C. Clausen, Haderslev 169 - 173
„Skibsmægleren“ Røderlet Rudkøbing - Kiel - Hamborg

AGENTUR:

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

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 31

TORSDAG 30. JULI 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Den Oversigt, der nu foreligger for Danmarks Vareomsætning med Udlandet i 1. Halvaar i Aar, viser at Juni Maaned alene bragte en Import paa 119.2 Mill. Kr. mod i Fjor 98 Mill. Kr., og en Eksport af danske Varer paa 110.4 Mill. Kr. mod 103.2 Mill. Kr., foruden en Reeksport paa 3.5 Mill. Kr. mod i Fjor 3.3 Mill. Kr. Resultatet for Juni blev derefter i Aar et Indførselsoverskud paa 5.3 Mill. Kr. mod i Fjor et Udførselsoverskud paa 8.5 Mill. Kr. — Forskellen skyldes, at Importen i Aar har været over 20 Mill. Kr. større end i Fjor.

For hele 1. Halvaar i Aar er Importen steget med 31.4 Mill. Kr. til 677.8 Mill. Kr., medens Eksporten viser en saa beundringsværdig Stigning som med 51.6 Mill. Kr. til 632.7 Mill. Kr. Reeksporten er dalet med 0.7 Mill. Kr. til 25.6 Mill. Kr. Og Handelsbalancen for hele 1. Halvaar viser derefter en Reduktion til nøjagtigt Halvdelen — i Aar 19.5 Mill. Kr. i Importoverskud, i Fjor 39 Mill. Kr.

Vor Import fra England er i 1. Halvaar i Aar, sammenlignet med i Fjor, steget med ca. 30 Mill. Kr. til 267.3 Mill. Kr., vor Eksport til England derimod kun steget med godt 3 Mill. Kr. til 353.2 Mill. Kr. — Over for Tyskland er vor Import i Aar steget med ca. 20 Mill. Kr. til ca. 155.8 Mill. Kr., medens vor Eksport til Tyskland er steget med ca. 40 Mill. Kr. til godt 138 Mill. Kr. Vor Handelsbalance er saaledes stadig passiv over for Tyskland, men ikke i saa høj Grad som i Fjor.

SPANIEN

Den spanske Revolution fortsætter, og det er nu allerede kommet dertil, at man har optaget den fra Verdenskrigen saa velkendte Trafik — begge Parter tilskriver sig selv Sejren uafbrudt og nægter pure at indrømme noget Nederlag. Men fra de store Byer trænger dog Meddelelse ud om de Rædselsgerninger, der er begaaet af Bander af unge Fyre, der er uden nogen som helst Følelse af Ansvar, der bare er en Befolknings Udskud og nu et Øjeblik har troet at de var dens Herrer. Spørgsmaalet er, hvor stærke disse Bander er, og om Regeringen, hvis den overlevede det fascistiske Angreb, ikke vilde falde for de uordnede kommunistiske Bander, der ikke har Respekt for noget som helst, men kun vil drage det ulykkelige Land ud i det vildeste Anarki.

Et Øjeblik saa Situationen alvorligere ud end nogensinde før. Det meddeltes, at Frankrig vilde sende Krigsmateriel som Støtte til Partifælle-Regeringen i Madrid. Straks viste Mussolini Bryn, og det vilde unægtelig have været Begyndelsen til Enden, hvis de forskellige Folkefront Regeringer over Grænsen havde støttet hinanden, og derefter Fascisterne var kommet bagefter til Oprørerne. Saa havde vi for Alvor haft Spillet gaende. Nu ser det dog ud til, at der undgaas internationale Forviklinger ved at de andre Folk holde Fingrene væk, men det er store Værdier, der allerede er blevet ødelagt, utallige Menneskeliv er gaaet tabt og en Hadets Aand er blevet vakt til Live, en Aand, der kræver Hævn og atter Hævn, og derfor er Udviklingen saa frygtelig. Der er kun at ønske Sagen afgjort hurtigst muligt, og hvem der saa end

gør det — saa maa det ske. De Bander, der en Tid har terroriseret Landet maa slaas ned, hvis ikke det for hele Spaniens Vedkommende skal ende i det vildeste Anarki. Den eneste glædelige Begivenhed, værd at notere, er den, at de fremmede Nationer, der laa paa Spring til at blande sig ind i Spaniens indre Forhold, nu har forstaaet, at det gælder om at holde Fingrene væk.

For Skibsfartens Vedkommende staar den sørgelige Kendsgerning fast, at Skibsfarten paa Spanien foreløbig er saa godt som udelukket, og der vil sikkert gaa lang Tid, før der atter bliver et Marked for danske Skibe i denne Fart.

FORHØJELSEN AF LA PLATA MINIMUMSFRAGTERNE

I Følge Meddelelse fra Tramp Shipping Administrative Committee i London, har denne besluttet at forhøje Minimumsfrakterne med 9 d. pr. Ton for Slutninger fra og med 30. ds. Basisfragten bliver derved 19/- pr. Ton fra op til 8000 Tons 10 pCt. Up River — p. p. U. K.

Endvidere er det vedtaget, at Skibe, som ved at gaa i Ballast kan give cancelling og senest 30/9 d. A. kan foretage Befragtning fra Argentina og/ eller Uruguay med cancelling ikke senere end nævnte Dato. Slutning maa i saa Fald have fundet Sted før Afgang, og hvis det gælder Losning paa denne Side, maa det ske til Minimumsfragt paa ovennævnte Basis. Minimumsfragt-Planens øvrige Vilkaar er uforandrede.

GAMLE SKIBE OG NYE

Efter de sidste Opgørelser i Lloyds Register Book kan man regne med, at der i hele Verden — i det mindste oplaget i Registret — er 31 000 Skibe af alle Slags repræsenterende en Brutto-Tonnage paa 65.063.643 Tons. Heraf er omtrent en Trediedel, nemlig 9153 Skibe med en Gennemsnitstonnage paa 1250 Tons over 25 Aar gamle. Naar man tænker paa, hvad det vil sige med den Udvikling, Skibsbygningen har taget i de senere Aar, er det et overvældende stort Tal. Man tænke sig, hvad det vilde betyde, om man kunde opnaa Enighed om Ophugning af alle Skibe paa 25 Aar eller derover — hvad det for Skibsfarten i sin Helhed vilde betyde. I første Omgang naturligvis Arbejde til Skibsværfterne — der snart er godt beskæftigede alle Vegne. Men dernæst en Modernisering, der vilde betyde stadig mere og mere Fart. Der vilde ikke være Brug for alle disse Skibe. Farten, den tekniske Udvikling overflødiggør dem. Det er netop dette Problem, Skibsfarten i den kommende Tid vil faa at kæmpe med. Et Skib behøver nu kun en Trediedel, Halvdelen, en Fjerdedel af den Tid Skibe tidligere brugte om at tilbagelægge en eller anden Rute. Selve Losningen og Ladingen gaar som Følge af de mange tekniske Forbedringer hastigere. Naar saa tilmed Verdenshandelen er gaaet tilbage med en Trediedel sammenlignet med de bedste Aar, er det forstaaeligt, at der ikke bliver nok til Skibene af Arbejde og Last. Før eller senere vil sikkert dette Krav om Ophugning af Skibe over 25 Aar blive forsøgt gennemført. Det viser sig, at Australien og New-Zealand har nyeste Flaader, med 15 pCt. bygget i Løbet af de sidste fem Aar, og derefter kommer Norge og Japan med hver 12,6

pCt. Grækenland har den ældste Tonnage i Verden, med kun 0,5 pCt. bygget i Løbet af de sidste fem Aar. Der vilde et saadant Krav støde paa uoverstige- lige Vanskeligheder.

Men nødvendigt er det, at der sker noget, først og fremmest fordi det i Øjeblikket synes umuligt at hidføre Forandringer til det bedre indenfor Verdenshandelen. Saa maa Skibsfarten selv tage Sagen i sin Haand.

DE STORE OG DE SMAA

Det er kun beklageligt, at det er saa vanskeligt her at etablere et Samarbejde. Tidernes Udvikling i ugunstig Retning har skabt en Misundelsens og Mistænksomhedens Aand i de store Skibsfartslande. *Nomina sunt odiosa*, men man vaager stadig over om der ikke indenfor de mindre Landes Skibsfart skulde vise sig Foreteelser, man kunde falde over; men mange af disse mindre Landes Skibsfart er i Besiddelse af et Initiativ og en Handlekraft, som ingen bør misunde dem. Det slaar jo enhver frit for at gøre dem det efter. Og hvad Skandinaviens Skibsfart angaar, fortsætter disse Lande deres Vej som hid-

til uden nogen Art af Statsstøtte, hvilket som bekendt ikke er Tilfældet med de fleste større Nationer, hvoriblandt nu ogsaa England. Men er det ikke uheldigt at skyde paa de Lande, de Skibe, der paa Trods heraf formaar at hævde sig i fremmed Fart? Hvis der er Tale om *unfair competition*, skulde vi nok høre det — men det er der jo ikke!

SVERIGE TAGER SKRIDTET FULDT UD

Sverige har, efter hvad der nu meddeles, ophævet Sden tvungne Sejlskibuddannelse, naar lige undtages de Officerer, der i Fremtiden skal føre Sejlskibe.

Det viser sig, at det efterhaanden er saa godt som umuligt at opnaa Sejlskibsfart, undtagen med Skole-skibe, og det er jo til syvende og sidst ikke den Uddannelse, Rederne er bedst tjent med; langt bedre forekommer det os at være, at en Navigator bliver opdraget om Bord i disse Skibe, hvor han senere skal udføre sin Gerning, og Praksis i disse Skibe er saa langt fjernet fra, hvad der kræves i et Sejlskib, at man ikke med Sorg bør se paa, at Kravet om Sejlskibuddannelse bliver helt afskaffet, ogsaa her i Danmark. Tiden kræver det simpelthen.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Stillingen paa de oversøiske Markeder er stadig Sfavorabel for Rederne. Der er livlig Efterspørgsel efter Tonnage, og Rederne har derfor været i Stand til at gennemføre højere Rater paa en Række Markeder. Grunden til den voldsomme Forandring, der har fundet Sted paa de oversøiske Markeder i de sidste 2/3 Uger, maa naturligvis søges i den pludselige Interesse for Korn her i Europa og den uventede Støtte Markedet fik igennem de canadiske og nordamerikanske Majskøb i Argentina.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Der har fundet en begrænset Kornbefragning Stød fra St. Lawrence til Minimalraterne, og der er stadig Mulighed for at placere yderligere Tonnage paa denne Basis for August Lastning. Canadisk Trælast er ret aktiv, men nogen større Bevægelse i Raterne er der ikke Tale om.

Northern Range er de oversøiske Markeders Smerensbarn. Der findes praktisk talt kun Scrapjernslaster paa dette Marked. Til Europa ligger Raten nogenlunde støt, hvorimod en afgjort svagere Tendens gør sig gældende for Laster til Østen, hvilket naturligvis maa ses i Belysning af den større Optimisme, der gør sig gældende med Hensyn til Beskæftigelsen paa Østens Markeder i det kommende Efteraar og Vinter. Til Europa er sluttet 3,500 Tonner til 12/9d., og Japan har faaet Tonnage helt ned til 13/6d.

Golfen er aaben for Tonnage for Scrap til Japan, for hvilken Forretning der noteres 14/-, og der er ligeledes Mulighed for at placere Tonnage for Bomuld til Japan omkring 5½ Cts. per Balefod paa sædvanlige Betingelser.

Sukker fra Vestindien er kun jævnt støt. Der er sluttet mindre Tonnage til 13/9d., men stor Tonnage kan antagelig faa samme Rate.

River Plate. Markedet har været meget aktivt, og en lang Række Baade er sluttede, saavel til Europa som til Destinationer uden for Minimalrateragen. Paa Grund af denne Aktivitet er der nu nærmest Tonnagemangel paa dette Marked, og prompte Positioner, d. v. s. sikre Augustbaade, er derfor 2/- à 3/- over Minimalraterne værd. For senere Positioner betales der glat væk 1/- over Scheduleraten. Til Pacific-

kysten er sluttet Tonnage til 19/3d., men i Øjeblikket kan der antagelig faas mindst 20/-. Linsæd til New York indikerer 21/-.

Syd- & Nordamerikas Vestkyst. Nitralbefragterne fra Chile er ikke operative i Øjeblikket, hvilket man mener skyldes, at disse Købmænd har adskillige Dampere paa Vej til Spanien, men at de paa Grund af de politiske Forhold nu maa søge at sælge Ladningerne andet Sted.

Fra Nordpacific har der været noget større Aktivitet, særlig i Transpacific Farten. Rateniveauet ligger dog uforandret paa omkring 20/- per 100 Balefod saavel til Australien som til Østen. Paa Fio. Basis til Europa sluttedes først paa Ugen til 19/6d., men senere er to engelske Baade sluttede til 20/6d., og for passende Tonnage ligger Raten nu nærmest paa omkring 21/-, maaske 21/6d.

Østen/Indien. Der er sluttet yderligere 3 Baade for Soyabønner, hvoraf den ene, en August Baad, fik 24/-, hvorimod November Tonnage betales med den uforandrede Rate af 25/6d. til Rotterdam eller Hamburg. Raten for November/December kan gentages.

Saigon Ris er ogsaa bedre. Sidste Slutning var til 26/- via Cape og 27/- via Suez, hvilket kan gentages for Aug. Lastning, og maaske forbedres. Iøvrigt er der nu sluttet en lang Række Baade for helt hen til Oktober Lastning. For sidstnævnte Position er betalt 25/- via Cape.

Kul fra Indo Kina viser sig atter i større Mængder. For Sept./Okt. noteres 23/- fio. fra Port Redon til Frankrig.

Markederne fra Indien er noget livligere, og i Overensstemmelse med de andre Østens Markeder ligger Raterne fastere. Linsæd fra Bombay til U.K. noterer f. Eks. 23/-, og fra Madras Kysten kan positivt gøres 25/- til UK./Cont.

Ris fra Rangoon noterer 25/- til Holland, og for en fuld Last Brand til U.K. noteres 28/-, Sept./Okt.

Australien. Der har været en jævn god Efterspørgsel efter Tonnage paa dette Marked, saavel for tidlig Lastning som for Lastning af ny Høst, altsaa for Decbr./Janr. Under Hensyn hertil har Tramp Shipping Committee i London forhøjet Minimalraterne saavel til Europa som til Østen fra 27. Juli. Endnu er der ganske vist ikke sluttet til de nye Rater, men

det varer næppe længe, førend Befragterne maa give Køb.

Sydafrika. Der er stadig kun Interesse for Majs-tonnage fra Beira til Europa og Canada. Raten ligger uforandret paa omkring 16/- resp. 17/-.

Europa. Trælastmarkederne er uforandrede. Nu og da indtræder der en Pause i Befragtingen, men i det store og hele synes Rederne at have et godt Hold paa disse Markeder.

Kul udadgaende er uden større Forandringer. Tendensen er noget svagere for Kul til Sydamerika, hvilket naturligtvis skyldes den stærke Efterspørgsel efter Tonnage fra River Plate.

Donau fortsætter med at tage Korntonnage til UK./Cont. til uforandrede Rater, og fra Sortehavet er der heller ikke sket noget epokegørende. Middelhavet

hjemgaaende er noget springende. De politiske Uroligheder i Spanien er selvfølgelig ikke uden Virkning paa Situationen, dels i Form af lange Ophold for Skibene, ligesom Rederne naturligtvis udviser en vis Forsigtighed, naar det gælder om at engagere sig for ny Forretning.

Timecharter. Vestindia Markedet ligger stadig sløjt. Flere Baade venter paa Beskæftigelse, saavel paa Kuba som i Northern Range, men man venter noget mere Liv i August/September. Levering og Tilbagelevering USNH. noteres idag i \$1:- for 4,000 Tonner for Rundtur.

Dieseltonnage søges stadig til omkring 4/- à 4/3d. for lang Periode, ligesom der noteres en uendelig Række af korte Perioder og Trips til gode Rater.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Danmark og England

Paa Grundlag af den officielle engelske Handelsstatistik foreligger der nu en Opgørelse over Englands Import af de vigtigste Landbrugsvarer i 1. Halvdel i Aar, sammenlignet med tilsvarende Periode i Fjor, og over Danmarks Andel i Leverancerne.

Af *Smør* indførtes i 1. Halvdel i Aar 4,9 Mill. cwts. mod i Fjor godt 5 Mill. cwts. Danmark leverede i Aar 21 pCt. af Mængden fra ikke-britiske Lande, og vi fik 23 pCt. af den samlede Betaling for Smørret.

Af *Æg* indførtes i 1. Halvdel i Aar 11,93 Mill. »Storhundreder«. Danmark leverede de 31 pCt. af den samlede Mængde, 39 pCt. af Mængden fra ikke-britiske Lande. Og vi fik 35 pCt. af den samlede Betaling.

Endelig var Importen af *Bacon* og *Skinker* i 1. Halv-aar i Aar ca. 3,55 Mill. cwts. mod i Fjor 3,83 Mill. cwts. Danmark leverede 48 pCt. af den samlede Mængde og 63,6 pCt. af Mængden fra ikke-britiske Lande, hvorefter vi fik 51 pCt. af den samlede Betaling for Importen.

For alle disse 3 Produkters Vedkommende faar Danmark konstant en Overpris for sine Varer, takket være den fine Kvalitet.

Ung Maskinist død af Hedeslag paa en Mærsk-Baad

Gaardejer Axel Hansen i Kartoffe har gennem Rederiet A. P. Møller modtaget Meddelelse om, at hans Søn, Maskinist *Gunnar Hansen*, der var forhyret som Maskinist-assistent paa »Christine Mærsk«, den 20. ds. er død af Hedeslag.

Gunnar Hansen var efter vel tilendebragt Maskinist-eksamen afrejst fra København til New York for at tiltræde sin første Rejse.

En Kaptajn gaar i Land

Kaptajnen paa den franske Kæmpedamper »Normandie« vil nu gaa i Land. Det var ham, der bragte Atlantens blaa Baand til Frankrig. Kaptajn Rene Pugnet er 55 Aar gammel.

Om nogle Maaneder vil Kaptajn Pugnet igen vise sig for Publikum paa de transatlantiske Linier, men det bliver som Chef for en fransk Flyverute, og Kaptajn Pugnet vil selv være Chef for en af Flyvemaskinerne paa Ruten.

Kuludførslen over Gdynias Havn i Maj Maaned 1936

I Maj Maaned 1936 udførtes over Gdynias Havn 371,307,1 t. Kul — deraf til Danmark 12,985 t. — mod 380,553 t. — deraf til Danmark 3,405 t. — i April Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Argentina	35,928,6
Belgien	22,181
Danmark	12,985
Finland	13,545
Frankrig	17,842
Lettland	5,400
Norge	25,203,6
Sverige	122,071,5
Italien	70,757,2
Ægypten	5,379,5
Estland	1,555
Grækenland	6,450
Holland	19,731,2
Brasilien	6,597,5
Senegal	3,030
Tunis	2,650
	<hr/>
	371,307,1

»Queen Mary« og det blaa Baand

»Queen Mary« har været ude for at prøve sine Kræfter for Alvor. En lille Pause mellem to Rejser er blevet benyttet til at foretage ret vigtige Ændringer ved Skibets Turbiner og Direktøren for John Brown's Værft, Mr. Skiffington tog selv med paa Rejsen for at se, hvad »Queen Mary« nu kan præstere.

Mr. Skiffington og andre Ekspertter mente, at disse Forandringer vil forøge Skibets Fart med 6 Knob. Derved skulde man naa op paa en Gennemsnitsfart af ca. 35 Knob, men det slog dog ikke helt til, og denne Gang lykkes det ikke at erobre det blaa Baand.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1936

I Juni Maaned har Rotterdams Havnetrafik i udstrakt Grad været fordelagtigt paavirket af den belgiske Havnestrejk og af Nedsættelsen af de kommunale Havneafgifter. Da disse to Aarsager tildels indtraf samtidig, er det vanskeligt at fastslaa enhver af disse Faktoreres direkte Indflydelse. Det bør derhos erindres, at Strejken i de belgiske Havne har givet Anledning til, at en Del af Trafikken straks blev omdirigeret til andre Havne, men dette vil dog kun være midlertidigt; derimod vil Resultatet af Nedsættelsen af de kommunale Havneafgifter dog først efter nogen Tids Forløb i fuld Udstrækning kunne gøre sig gældende.

Under de nuværende Omstændigheder er selv en betydelig Forøgelse af Stykgodsstrafikken iøvrigt dog ikke ensbetydende med, at ogsaa Skibstrafikken vil blive udvidet i samme Forhold, da jo netop Linieskibe sejler med ikke saa lidt ubenyttet Lasterum og saaledes vil være i Stand til at befordre betydelig større Ladninger, førend man bliver nødt til at udvide Tjenesterne.

Paa den anden Side kan Nedsættelsen af de kommunale Havneafgifter og af de private Afgifter give udenlandske Rutefartsdampskibsselskaber, — der i de senere Aar har indskrænket Tjenesterne fra Rotterdams Havn til det minimale, — Anledning til i udstrakt Grad at benytte sig af de Lettelser, der nu bydes.

I Forbindelse hermed er det af Betydning at bemærke, at navnlig i den anden Halvdel af Juni Maaned er Tjenesterens Omfang for den store Ruteafgangs Vedkommende tillaget betydeligt. Men i og for sig er dette dog ikke tilstrækkeligt til at genvinde den Del af Transittrafikken, der som Følge af Belgaens Devaluering er gaaet tabt for Rotterdams Havn.

Den tidligere Paritet med de belgiske Havne er til Trods for den betydelige Nedsættelse af de kommunale saavel som af de private Afgifter endnu ikke blevet naaet, og man maa endnu stadig regne med den Mulighed, at det inden længe vil vise sig nødvendigt at træffe yderliggaaende Foranstaltninger af Hensyn til Transittrafikken.

Bogense Havn

Da der fra forskellige Steder er rettet Forespørgsel til Bogense Havn dels om Besæjlingsforholdene og dels Tilbud paa Oprensning af Sand, finder Havneudvalget Anledning til at oplyse, at Havnen i 1935 har anskaffet en ny Uddybningsmaskine, der hurtigt kan oprense en eventuel Tilsanding, saaledes at Vanddybden i Indløbet til Havnen nu som Regel er normal, bortset fra stormfulde Perioder, hvor Uddybningsmaskinen ikke kan arbejde udenfor Havnen.

Tyrkisk Lov

Under 12. f. M. er der i Tyrkiet udfærdiget en Lov, ifølge hvilken tyrkiske Statsinstitutioner, tyrkiske Statsborgere og Selskaber, der er oprettet ved Hjælp af Tyrkisk Kapital, indtil Udgangen af 1940 fritages for Erlæg-

gelse af Toldafgift for i Udlandet indkøbte Dampskibe, resp. for det til Bygning af Dampskibe fornødne, fra Udlandet indførte Materiel, paa Belingelse af at Fakturaerne godkendes af det tyrkiske Økonomiministerium.

Tyrkiske Subsidier

Til en tyrkisk Lov (No. 2708) af 4. Maj f. A., ved hvilken der aabnedes Dampskibsadministrationerne »Denizyollari« og »Akay« en Kredit paa ialt 10 Mill. tyrkiske Pund til Bygning af nye Fartøjer, er der nu blevet truffet følgende Tilføjelse:

»Resmi Gazete« No. 3336 du 22/6 1936.

Loi modifiant l'art. 1 de la Loi No. 2708 accordant un crédit de Ltqs. 10.000.000 aux Administrations du »Denizyollari« et de l'»Akay« pour les bateaux qu'elles feront construire.

Loi No. 3047. Date de l'adoption: 12/6 1936.

Art. 1. — L'art. 1 de la loi No. 2708 est modifié comme suit:

Le Ministère de l'Economie est autorisé à conclure, en vue du règlement des nouveaux bateaux que feront construire les Administrations du Denizyollari (Exploitation des Lignes Maritimes) et de l'»Akay«, des engagements et des contrats s'étendant aux années futures jusqu'à concurrence de Ltqs. 10.000.000 payables au plus tard en 10 ans à partir de l'année 1936 et dont les tranches annuelles devront être fixées d'un commun accord par les Ministères des Finances et de l'Economie. La contrevaletur des bateaux à construire pour compte de l'»Akay« en vertu du premier alinéa ne peut dépasser le montant de Ltqs. 600.000.

Art. 2. — La présente loi entre en vigueur à partir de la date de sa publication.

Art. 3. — Les Ministres de l'Economie et des Finances sont chargés de l'application de la présente loi.

Nybygninger til Japan-London-Hamburg-Farten

Rederiet Nippon Yusen Kaisha har bestilt 2 Fragt-Motorskibe paa hver 9,000 Tons hos det japanske Værft Mitsubishi Jukogyo Kabushiki til Farten Japan-London-Hamburg. Baadene faar en Længde paa 462 Fod, en Bredde af 63 Fod og en Dybde af 35 Fod. Der installeres en Mitsubishi Totakts-Dieselmotor, og de skal kunne løbe med en Fart af 15—16 Knob. Skibene skal være færdige inden Udgangen af næste Aar.

Gods- og Skibstrafik i Düsseldorfs Havn

I den første Halvdel af indeværende Aar havde Düsseldorf Havn en Godsomsætning paa 1,127,074 Tons. I samme Tidsrum forrige Aar var dette Tal kun 891,542 Tons. Det vil altsaa sige en Forøgelse paa 26 pCt.

Havnen i Palermo

Palermos Havneforvaltning har truffet Forberedelse til Udbygning af Havnen i Palermo for at kunne imødekomme den ventede store Forøgelse af Trafiken til Østafrika og Libyen. Præfekten har udnævnt en Kommission, der skal undersøge de indkomne Forslag; de enkelte Planer er endnu ikke blevet offentliggjort.

Handelsskibes Sejlads gennem Dardanellerne

Dardanellerkonferencen traadte Lørdag sammen til et offentligt Møde for at foretage den endelige Vedtagelse af Ordlyden af det nu færdigredigerede Overenskomstudkast.

Overenskomstens første Afsnit angaar Handelsskibe, som i Fredstid har fuld Frihed til Gennemfart uden Hensyn til Flag og Ladning og uden nogen Art Formalitet.

Hertil slutter sig Bestemmelsen om Ophævelsen af Afgifter og Sanitetspoliti.

I Kristid gælder de samme Grundsætninger, hvis Tyrkiet er neutralt. Dersom Tyrkiet hører til de krigsførende, har Handelsskibe Forpligtelse til ikke under nogen Omstændighed at støtte Fjenden. Gennemfarten maa ske om Dagen og paa den af de tyrkiske Myndigheder foreskrevne Maade. Noget tilsvarende gælder, dersom Tyrkiet føler sig som værende udsat for Krigsfare.

Ny Havnetarif i Porto

Med en Forordning Nr. 26747 af af 6. Juli er den nye Tarifregulering udstedt af Havneforvaltningen i Leixoes og Douro (Porto) blevet til Lov. Ordlyden og de nye Tarifbestemmelser indeholdes i Diario do Governo I 156 af 6. Juli, og de træder i Kraft 60 Dage efter denne Dato.

Svenske Fyr- og Baakaafgifter

Der er udstedt nye Lovbestemmelser angaaende Nedsættelse af Fyr- og Baakaafgifter paa Tankskibe i svenske Havne. Det hedder deri:

Kungl. Maj:t har sunnit gott förordna, att § 3 kungörelsen den 9 januari 1936 angående nedsättning av fyr- och båkaavgift för turistfartyg skall hava följande ändrade lydelse:

§ 3.

De i §§ 1 och 2 avsedda förmånerna åtnjutas icke, därest fartyget i svensk hamn

- lossar annat gods än ombordvarandes reseffekter;
 - kvarlämnar, utom i händelse av sjukdom, annan passagerare än som erlagt avgift jämväl för återresa med fartyget till ort bortom den i § 2 omförmälda begränsningslinjen;
 - intager annat gods än ombordvarandes reseffekter eller förnödenhets- och proviantartiklar för fartygets behov; eller
 - ombordtager annan passagerare än som med fartyget under samma resa befördrats från hamn utanför till hamn innanför nämnda begränsningslinje eller eljest till norsk hamn.
- Denna kungörelse träder i kraft dagen efter den, då kungörelsen enligt därå meddelad uppgift från trycket i Svensk författningsamling.

C.i.f.-Klausulen i Hamburg

Udenrigsministeriet har modtaget Meddelelse om, at man i Hamburg ved Forretninger, der er afsluttet c.i.f. Hamburg, fortolker c.i.f.-Klausulen saaledes, at Køberne skal betale alle Gebyrer, der opstaar i Bestemmelseshavnen.

Statsstøtten til de norske Værfter

I det norske Storting har man nu vedtaget Statsgarantien for Laanene til Modernisering af de norske Værfter. Vedtagelsen var i Overensstemmelse med Regeringens Forslag. Der blev bevilget Laanegaranti paa 3,6 Millioner Kr. til Bergens mek. Verksted, 1.050.000 til Rosenbergs mek. Verksted og 2.095.000 Kr. til Frederikstad mek. Verksted. Samtidig blev Totalsummen forhøjet fra 15 til 18 Millioner Kr. Vedtagelsen skete med 83 Stemmer mod 67.

Trafiken over Triest

Den østrigske Trafik over Triest er i Aaret 1935 steget meget betydeligt. Hidtil er kun de første 9 Maanedes Tal offentliggjort; i det Tidsrum indførtes til Østrig over Triest 242,678 Tons mod 205,118 Tons i samme Tidsrum det foregaaende Aar; den samlede Trafik er steget fra 316,476 Tons til 381,945 Tons. Dette viser en Forøgelse paa 18,3 pCt. for Indførslen, paa 25,1 pCt. for Udførslen og en samlet Forøgelse paa 20,1 pCt. Af Udførselsartiklerne skal først og fremmest nævnes Træ til det italienske Afrika, desuden Jute, Jern og Staal. Af Indførselsartiklerne Kul, Rs, Bomuld, Uld, Kolonialvarer og Korn.

Smøreksporten fra New Zealand

Arbejderregeringen i New Zealand har besluttet at indføre en Nyordning med statsgaranterede Priser paa Mejeriprodukter, og den nødvendige Lovhjemmel derfor er nu tilendebragt.

Efter foreliggende Meldinger skal Nyordningen for Smørrets og Ostens Vedkommende træde i Kraft fra og med 1. August. Fra denne Dato overtager Regeringen hele Eksporten af disse Produkter. De statsgaranterede Priser paa Smør og Ost skal for det første Aars Vedkommende baseres paa Gennemsnitspriserne for de sidste 8—10 Aar.

I følgende Aar vil der ved Ansættelsen af Priserne blive taget Hensyn til forskellige Forhold, men dog saaledes, at Hovedformalet stadig praktiseres, — at der sikres Producenterne saadanne Priser, at Mejeribrugene paa New Zealand kan være rentable.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

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

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 88 • KØBENHAVN V • TLF.: C. 7809

Europas sidste Brig lægger op

Brigskibet »Gerda« af Sataholm er solgt til Byen Gävle, hvor det skal indrettes til Søfartsmuseum i Forbindelse med Byens Museum. Dermed er der sat Punktum for et Afsnit i Sejlskibenes Historie. Iflg. Lloyds Register er

»Gerda« Europas sidste søgaaende Brig. Maaske er den endog det sidste Eksemplar af denne Skibstype, der findes i Verden. For en halv Snes Aar siden var der i Amerika endnu to—tre Brigger, men det er muligt, at de nu er forsvundet.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdal«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

A/S Det Danske Kulkompagni.

A/S »Motortramp«, Stensved.

Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phønix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugsererselskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 28. JULI 1936

A

s.s. *Aalborg*, ank. Gdynia 24.7.
s.s. *Aalborghus*, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, afg. Dakar 25.7. til Liverpool.
s.s. *Aase*, afg. London 23.7. til Southampton og Seville.
m.t. *Aase Mærsk*, pass. Bermuda 19.7. paa Rejse til Baytown.
s.s. *Absalon*, ank. Grangemouth 18.7.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, afg. Yokohama 26.7. hjg. for Dairen.
s.s. *Agnete*, ank. Ipswich 18.7.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Murmansk 19.7.
s.s. *Alabama*, ank. Buenos Aires 23.7.
m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, passe. Gibraltar 22.7. paa Rejse til Berwick.
s.s. *Algarve*, afg. Algiers 23.7. til Tunis.
s.s. *Alice*, pass. Spurn Hd. 22.7.
m.s. *Almena*, ank. Quebec 16.7. til Dunkirk.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. Singapore 26.7. hjg.
s.s. *Alssund*, Clemmen Nielsen, afg. Havanna 25.7. til Tarafa.
s.s. *Amalienborg*, ank. Riga 25.7.
m.s. *Amerika*, J. Borch, ank. København 25.6.
m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Curacao 20.7.
s.s. *Anna*, ank. København 19.7.
m.s. *Anna Mærsk*, ank. Baltimore 19.7.
m.s. *Annam*, ank. København 6.6.
s.s. *Anne*, afg. London 24.7. til København.
s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
m.s. *Argentina*, ank. Santos 23.7.
m.s. *Arizona*, ank. Vejle 22.7.
s.s. *Arnold Mærsk*, pass. Lodingen 18.7. p. R. t. Liverpool.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. København 24.7. til Luleå.
m.s. *Asia*, H. S. Hansen, pass. Rocas 26.7. for Trinidad.
s.s. *Askø*, afg. Immingham 28.7. til Kalundborg.
s.s. *Aslaug*, ank. London 23.7.
m.s. *Asnæs*, pass. Goole 24.7.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, afg. Panama Kanal 26.7.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Dover 25.7. p. R. t. Gdynia.
m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, pas. Galle 23.7. udg. for Singapore.

B

s.s. *Beira*, i København.
s.s. *Bellona*, ank. København 22.7.
s.s. *Benedikt*, i København-Fyn-Falster Ruten.
m.t. *Bente Mærsk*, ank. Bahia Blanca 17.7.
s.s. *Bergenhus*, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
s.s. *Bertha*, ank. Shoreham 17.7.
s.s. *Bes*, pass. Hirtshals 28.7.
s.s. *Betty*, pass. Southend 22.7. p. R. t. København.
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Port Talbot 22.7. p. R. t. Montreal.
s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, afg. Archangelsk 28.7.
s.s. *Birgitte*, afg. København 19.7. til Leningrad.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Philadelphia 21.7. til New York.
s.s. *Brazilien*, pass. Beachy Hd. 23.7. p. R. t. Buenos Aires.

s.s. *Bodil*, afg. Bona 23.7. til Suza.
s.s. *Bogø*, W. Nielsen, afg. Birkenhead 25.7. til Methil.
m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, afg. Port Swettenham 27.7. udg. for Malacca.
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Greenock 20.7.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, afg. Danzig 22.7. til Lorient.
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. New York 11.7.
s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, afg. Danzig 27.7. til St. Nazaire
s.s. *Britta*, pass. Helsingør 23.7. p. R. t. Königsberg.
s.s. *Broholm*, pass. Ushant 21.7. p. R. t. Tunis.
s.s. *Brosund*, P. L. Hansen, afg. Frederikshavn 25.7. til Hornefors.
s.s. *Brynhild*, ank. Antwerp 20.7.

C

m.s. *California*, pass. Ushant 22.7. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. Vancouver 24.7. udg.
m.s. *Canadian Reefer*, ank. San Francisko 15.7. . .
s.s. *Carmen*, ank. Seaham 21.7.
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Göteborg 23.7. til Esbjerg.
m.t. *C. F. Tietgen*, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Charkow*, i København.
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. New Orleans 20.7. til New York.
m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Torrestreit 18.7. for Saigon.
m.s. *Chr. Holm*, afg. New York 27.7. til Talara.
m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Montreal 26.7. til Port Alfred.
s.s. *Christiansborg*, pass. Lodingen 27.7.
s.s. *Cimbria*, ank. Tyne 24.7.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Gdynia 27.7.
m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, ank. Montral 20.7.
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Maracaibo 20.7.
s.s. *C. P. A. Kock*, i København.
s.s. *Cyril*, S. J. Farum, pass. Lodingen 24.7. p. R. t. Amsterdam.

D

s.s. *Dagmar*, i København-London Ruten.
s.s. *Dagmar*, ank. Oporto 21.7. p. R. t. Lissabon.
m.s. *Danmark*, forv. ank. Aruba 27.7. p. R. t. Hull.
m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Cebu 27.7. hjg. for Singapore.
s.s. *Dania*, Dok, København.
s.s. *Delaware*, afg. Hampton Rds. 23.7. til Oslo.
s.s. *Diana*, ank. til København 16.7.
s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 22.7.
s.s. *Douro*, i København.
s.s. *Dronning Alexandrina*, i Ruten København-Island-Thorshavn.
s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-København-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Ostend 19.7.
s.s. *Ebro*, i København.
s.s. *Edith*, pass. Finisterre 20.7. p. R. t. Valencia.
s.s. *Edv. Nissen*, afg. Hartlepool 15.7. til Archangelsk.
s.s. *Effie Mærsk*, afg. Svendborg 21.7. til Danzig.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28. 7. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,30
NEWYORK.....	447,75	AMSTERDAM.....	304,00
BERLIN.....	179,75	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,40	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	146,20	PRAG.....	18,65
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,80

s.s. *Egholm*, pass. Beachy Hd. 23.7. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, afg. Cardiff 21.7.
 s.s. *Elisabeth*, ank. Galway 21.7.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Ridham Dock 21.7. til Antwerp.
 s.s. *Elta*, pass. Skagen 22.7. p. R. t. Tyne.
 s.s. *Ellen*, pass. Helsingør 13.7. p. R. t. Gravelines.
 s.s. *Ellensborg*, ank. London 28.7.
 s.s. *Elsborg*, pass. København 26.7.
 s.s. *Else*, pass. Helsingør 19.7. p. R. t. Jacobstad.
 s.s. *Emanuel*, ank. Portsmouth 27.7.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Quebec 23.7.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Swansea 19.7. til Venezuela.
 s.s. *Energi*, afg. Southampton 27.7. til Immingham.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, afg. Stettin 26.7. til Rotterdam.
 s.s. *Enigheden*, ank. Liverpool 26.7.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Bremen 11.7. til New York.
 s.s. *Erindring*, afg. Sundsvall 21.7. til Fenit Pier.
 s.s. *Erna*, pass. Dover 24.7.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, afg. Famagusta 26.7. udg. for Port Said.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Alicante 19.7.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, ank. Vallenfield 8.7.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Rotterdam 24.7.
 s.s. *Estrid*, afg. Dakar 21.7. til Konakri.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. Hull 24.7. hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten København-Svendborg-Nakskov.
 m.s. *Falstria*, H. Scier Christensen, afg. Colombo 23.7. hjg. for Suez.
 m.s. *Fano*, afg. Faskursfjord 18.7.
 s.s. *Fano*, J. Korff, ank. København 26.7.
 m.s. *Fionia*, ank. København 26.7.
 s.s. *Flora*, i København.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kemi 24.7.
 s.s. *Fredensborg*, pass. København 25.7.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Pomaron 27.7.
 m.s. *Fredericia*, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, ank. Garston 15.7.
 s.s. *Fylla*, afg. Nakskov 21.7. til Finland.

G

s.s. *Garonne*, i København.
 s.s. *Georgia*, ank. Gdynia 20.7.
 s.s. *Gerd*, afg. London, 24.7. til København og Leningrad.
 s.s. *Gerda*, afg. Gdynia 22.7. til Gefle.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Archangel 23.7.
 m.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Sutton Bridge 22.7.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 11.7.
 s.s. *Gorm*, afg. Jacksonville 20.7. til Miami.
 s.s. *Grete*, pass. Ushant 21.7. p. R. t. Valencia.
 s.s. *Gudrun*, afg. Helsingør 21.7. til Danzig.
 s.s. *Gunhild*, afg. Hamburg 22.7. til Ireland.
 s.s. *Gunver Mærsk*, afg. Quebec 16.7. til Sharpness.
 s.s. *Gyda*, ank. Belfast 23.7.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Archangel 26.7.
 s.s. *Hafnia*, afg. Danzig 26.7. til Rouen.
 s.s. *Halfdan*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Pernau 24.7.
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 28.7.
 s.s. *Hans Broge*, pass. Helsingør 24.7. p. R. t. Calais.
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 24.7. p. R. t. Newfoundland.
 s.s. *Harald*, ank. Garston 22.7.
 s.s. *Harriet*, pass. Gibraltar 19.7.
 s.s. *Hebe*, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. København 22.7.
 m.s. *Henning Mærsk*, pass. Bermuda 19.7. p. R. t. Beaumont.
 s.s. *Henry Tegner*, ank. Hamburg 20.7.
 m.s. *Herdis*, pass. Helsingør 20.7. p. R. t. Uuras.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Sfax 21.7. til Leith.
 s.s. *Hilde*, pass. Helsingør 22.7.

s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Odense 21.7. til Ystad.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. Los Angeles 24.7. hjg. for Panama Kanalen.
 m.s. *Indien*, A. Broner, afg. Bahir 15.7.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. København 26.7. til Liepaja.
 s.s. *Ingeborg S.*, pass. Gibraltar 21.7.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Silloth 17.7. til Murmansk.
 s.s. *Inger*, ank. Barcelona 6.7.
 s.s. *Inger Toft*, pass. Ursire 26.7.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Archangelsk 22.7.
 s.s. *Island*, i Ruten København-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. New York 11.7. til Gdynia.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Quebec 17.7. til Newfoundland.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Danzig 25.7.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Las Piedras 19.7.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, ank. København 16.7.
 s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten København-Østersøhavnene.
 s.s. *Jenny*, afg. Algiers 23.7. til Tunis.
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. La Coubre 24.7. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Johanne*, afg. Helsingfors 22.7. til London.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Oran 20.7. til Alexandria.
 s.s. *Jolantha*, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Tenerife 21.7. p. R. t. Rio Janeiro.
 m.s. *Jutlandia*, S. Kolls, ank. København 26.7.
 m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Hamburg 24.7. udg.
 s.s. *Jutta*, afg. Wiborg 18.7. til Pasajes.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. København 25.7.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Leningrad 23.7.
 s.s. *Karen*, ank. Boness 18.7.
 s.s. *Karen Toft*, afg. Caballo 27.7. til Rotterdam.
 s.s. *Karla*, ank. Casablanca 19.7.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Antwerp 19.7. til Constanza.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, ank. Leningrad 14.7.
 s.s. *Kentucky*, ank. Frederikshavn 13.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Havana 9.7.
 s.s. *Kirsten*, ank. Havana 9.7.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, ank. København 27.7.
 s.s. *Knud*, ank. København 28.7.
 s.s. *Knut*, afg. Algiers 18.7. til Barcelona.
 s.s. *Koldinghus*, i København-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i København-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i København-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Hamburg 24.7. udg.
 s.s. *Lars Kruse*, ank. Halifax 21.7.
 s.s. *Laura*, pass. Madeira 20.7.
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Onega 21.7.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. New York 4.7.
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Skagen 21.7. p. R. t. Åbo.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Dakar 20.7. p. R. t. Caen.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Cardiff 22.7.
 s.s. *Lillian*, afg. Kemi 21.7. til Rochastar.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Brahestad 25.7.
 s.s. *Lily*, ank. Kemi 19.7.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, ank. Burntisland 28.7.
 m.s. *Louisiana*, afg. Moss. 13.7. til Buenos Aires.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Middlesbro 17.7. til Vancouver B. C.
 s.s. *Lynæs*, pass. Dover 27.7.

M

s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Maine*, ank. Gdynia 18.7.
 s.s. *Maja*, i København.
 s.s. *Maja*, pass. Hirtshals 22.7. p. R. t. London.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, ank. Le Havre 27.7. hjg.
 s.s. *Mano*, ank. Dakar 14.7.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bordeaux 24.7.
 s.s. *Margrete*, ank. Odense 12.7.
 s.s. *Margrethe*, i København-London Ruten.
 s.s. *Marianne*, afg. Odense 8.7. til Svendborg.
 s.s. *Marie*, afg. Antwerpen 25.7. til København.
 m.t. *Marie Mærsk*, pass. Beachy Hd. 20.7. p. R. t. Aruba.
 s.s. *Marie Toft*, pass. København 24.7. p. R. t. Avonmouth.
 m.s. *Marocco*, afg. København 28.7. til Marseilles.
 s.s. *Martin Carl*, afg. Gefle 24.7. til Rouen.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, ank. Gdynia 18.7.
 s.s. *Marx*, ank. Brahestad 19.7.
 s.s. *Maryland*, afg. Rio Janeiro 20.7. til København.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. St. John's (NF) 23.7.

m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Djibouti 24.7. hjg. for Suez.
 s.s. *M. G. Melchior*, i København-Frederikshavn Ruten.
 s.s. *Minsk*, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Moen*, i Nakskov.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Danzig 25.7.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Delfzijl 27.7.
 s.s. *Najaden*, ank. Borga 22.7. p. R. t. Rouen og Honfleur.
 s.s. *Nancy*, afg. Wiborg 21.7. til Savona.
 s.s. *Nautik*, ank. Marseilles 16.7.
 s.s. *Nell*, ank. London 24.7.
 s.s. *Nelly*, ank. Königsberg 19.7.
 s.s. *Nerma*, pass. Dover 22.7. p. R. t. Emden.
 s.s. *Neveda*, 120 m E Lands End 24.7. paa Rejse til København.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, 19.7. 4 S 35 W p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Nidaros*, afg. New York 18.7. til Hamburg.
 s.s. *Niel Mærsk*, ank. Cristobal 22.7. p. R. t. Cebu.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i København.
 s.s. *Niobe*, afg. Rabal 21.7.
 s.s. *Nordborg*, ank. Gdynia 23.7.
 s.s. *Norden*, ank. Newport News 23.7.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Kotka 19.7.
 m.s. *Nordhavet*, ank. New York 24.7.
 m.s. *Nordhval*, ank. Avonmouth 18.7.
 m.s. *Nordkap*, ank. Rio Janeiro 19.7.
 s.s. *Nordlys*, afg. New York 18.7. til Hamburg.
 s.s. *Niels Finsen*, ank. Amsterdam 20.7.
 m.s. *Nordpol*, afg. San Francisco 16.7. til Columbia River.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Sagunto 12.7.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Cadiz 19.7.

O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga S.*, afg. London 24.7. til København.
 s.s. *Olga*, ank. Mistle 22.7.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Pugwash 27.6.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, afg. Bilbao 23.7.
 m.s. *Oregon*, pass. Ushant 8.7. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Blyth 25.7.
 s.s. *Otto Petersen*, pass. Hammershus 21.7. p. R. t. Leningrad.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Moji 20.7. for San Francisco.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, afg. Leningrad 27.7.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, afg. Tocopilla 19.7.
 m.s. *Peru*, A. Berg, ank. Trangsund 24.7. udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Kobe 21.7. til Hongkong.
 s.s. *Polly*, ank. Uuras 19.7.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Hammerhavn 29.7.
 s.s. *Primula*, ank. Leith 22.7.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, ank. Leningrad 21.7.

R

s.s. *Randi*, ank. Aalborg 22.7.
 s.s. *Reval*, forv. ank. Pernau 28.7.
 s.s. *Rhone*, i København-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.
 s.s. *Riga*, ank. Cherbourg 22.7.
 s.s. *Rigmor*, afg. Svendborg 16.7. til Leningrad.
 s.s. *Rita*, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Hammershus 22.7. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Robert*, ank. Tyne 23.7.
 s.s. *Rosenborg*, pass. København 25.7.
 s.s. *Rota*, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i København.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Kaolack 21.7.
 s.s. *Samsø*, afg. Riga 25.7. til Southampton.
 s.s. *Scandia*, pass. Skagen 28.7. p. R. t. Stockholm.
 s.s. *Scandia*, afg. Danzig 24.7. til Rouen.
 s.s. *Scotia*, ank. Antwerpen 27.7.
 s.s. *Seine*, i København.
 s.s. *Sejro*, afg. Norrkøping 27.7. til Jersey.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, afg. Mcassar 3.7. for San Francisco.

m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, pass. Cape of Good Hope 26.7. for Trinidad.

s.s. *Signe*, afg. Vejle 23.7. til Gdynia.
 s.s. *Sigrid*, ank. Tees 22.7.
 s.s. *Sigrun*, ank. København 28.7.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Archangel 20.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hull 24.7.
 s.s. *Skagerak*, pass. Hanstholm 22.7.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-København-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Aberdeen 22.7.
 s.s. *Slejpner*, i København-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Slesvig*, solgt.
 s.s. *Sonja*, A. C. Dulin, afg. Quebec 19.7.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Paramaribo 18.7.
 s.s. *Sophie*, ank. Bridgwater 18.7.
 s.s. *Stadion II*, ank. Stettin 20.7.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Antilla Bay (for orders).
 s.s. *Stella*, afg. New York 18.7. til Callao.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Clarke City 23.7. til London.
 m.s. *Sjerneborg*, afg. Victoria 11.7.
 s.s. *Stockholm*, P. Hinsch, afg. Leningrad 27.7.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Danzig 17.7.
 s.s. *Svanhild*, pass. Hirtshals 22.7. p. R. t. Tyne.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Svava*, i Randers.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Havre 23.7.
 s.s. *Søborg*, pass. Ushant 24.7.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten København-sønderjydske Havne

T

s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, I. L. Madsen, afg. New York 22.7.
 m.s. *Tasmania*, H. Barfoed, ank. London 18.7.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Køge 27.7.
 s.s. *Tekla*, pass. Hammershus 22.7. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Fredericia 25.7.
 s.s. *Tennessee*, pass. Ushant 2.7. p. R. t. Santos.
 s.s. *Thyra*, pass. Cuxhaven 22.7. p. R. t. Shoreham.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, i København.
 s.s. *Tomsk*, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tongking*, A. Juul Christensen, pass. Ushant 24.7. udg. for Genoa.
 s.s. *Tove*, pass. Hirtshals 22.7.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, pass. Honningsvaag 25.7.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Odense 28.7.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tule*, ank. Frederikshavn 23.7.
 m.s. *Tunis*, pass. Gibraltar 19.7.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. New York 18.7. til Sydamerika.
 s.s. *Tyr*, i København.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulla*, ank. Helsingør 13.7.
 s.s. *Ulrik Holm*, afg. Tyne 21.7. til København.
 s.s. *Uranienborg*, ank. New York 26.7.

V

s.s. *Valborg*, ank. Dover 23.7.
 s.s. *Vendia*, ank. Danzig 27.7.
 s.s. *Vibeke*, ank. Gdynia 20.7.
 s.s. *Viborg*, ank. Fredericia 25.7.
 s.s. *Victoria*, afg. Aabenraa 26.7. til Gdynia.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, ank. Boulougne 18.7.
 s.s. *Virginia*, afg. København 28.7. til Korsør.
 s.s. *Vistula*, ank. København 19.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, fung. L. Pedersen, afg. Gdynia 25.7. til Rouen.

Y

s.s. *Ydun*, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, ank. Helsingør 15.7.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Casablanca 19.7.

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. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
til INDEN- OG UDEBORDS
DANSK ARBEJDE
St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon : 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43**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 Rader:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere :

SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

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.**O. SWANLJUNG**

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto
& Kalajoki-Rahja) **FINLAND**Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition
Medlem af: The Baltic and International Maritime ConferenceTel.-Adr. »Swanljung», Brahestad
Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienst-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. O/YSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
and the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 29. Juli 1936.

Nr. 30.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „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 Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dylde 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.

2044. Sverige S.-Kyst. Skåre Fiskerihavn. Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 26/1937. Stockholm 1936.)

Den 1. August d. A. tændes nedennævnte nye Fyr:

1. *Skåre yttre* paa yderste W.-lige Pierhoved paa c. $55^{\circ} 22'_{,5}$ N. $13^{\circ} 03'_{,2}$ E. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 6 m. Fyrlanternen anbringes paa et Jernstativ. Fyret skal lyse, som følger:

- a. Grønt i Pej. fra c. 270° til c. 337° . c. Rødt i Pej. fra c. 357° til 100° .
b. Hvidt i — - c. 337° - c. 357° . d. Hvidt, uforst. i Pej. fra c. 100° til c. 270° .

Brændetid: 1. August—1. Juni.

2. *Skåre inde* paa indre W.-lige Pierhoved. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 7 m. Fyrpæl. — Fyret angiver Indsejlingen til Inderhavnen.

Brændetid: 1. August—1. Juni, naar Stedets Fiskere er paa Søen.

(Kort Nr. 249, 210, 291, 262, 278, 280 og 289. Danske Lods, Side 420.)

2045. (T). Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvning. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 30/2327. Stockholm 1936.)

Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöringsboj* paa c. $56^{\circ} 03'_{,2}$ N. $15^{\circ} 33'_{,5}$ E. er midlertidig ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.

2046. (T). Sverige S.-Kyst. Källafjärden. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 30/2272. Stockholm 1936.)

Vraget af en Skonnert med Bunden i Vejret og synligt c. 1 m over Vandet ligger indtil videre forankret i *Källafjärden* paa c. $56^{\circ} 03'_{,3}$ N. $15^{\circ} 44'_{,8}$ E. i Mærket „*Östra Hästholmen* og *Ytterö* Stangmærker overet“. En Vragprik med 2 grønne Flag er udlagt E. for Vraget.

2047. (P). Ölandsrev Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 30/2271. Stockholm 1936.)

Omkring den 20. August d. A. vil Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. $56^{\circ} 07'$ N. $16^{\circ} 34'$ E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „*Reserv*“. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandrede ligesom Radiotelegrafens, men Reservefyrskibet har ikke Radiofyr.

- 2048. Sverige. Stockholm Skærgaard. Södertälje—Femörehuvud. Bokö Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 30/2269. Stockholm 1936.)
Bokö Fyr paa c. $58^{\circ} 51',2$ N. $17^{\circ} 36',0$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra 230° til 249° . 3. Rødt i Pej. fra 252° til 260° .
2. Hvidt i — - 249° - 252° .
Iøvrigt viser Fyret ligesom hidtil hvidt Lys.
Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys.
- 2049. Sverige. Stockholm Skærgaard. Skrapan Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 30/2268. Stockholm 1936.)
Skrapan Fyr paa c. $58^{\circ} 47',4$ N. $17^{\circ} 58',6$ E. lyser nu, som følger:
1. Rødt i Pej. fra $53\frac{1}{2}^{\circ}$ til 60° . 3. Grønt (svagt) i Pej. fra 96° til 105° .
2. Rødt (svagt) i Pej. fra 60° til 96° . 4. Grønt i Pej. fra 105° til $165\frac{1}{2}^{\circ}$.
Iøvrigt uforandret.
- 2050. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 30/2266, 30/2267 og 30/2326. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Östra Finngrundsbanken c. $60^{\circ} 55'$ N. $18^{\circ} 27'$ E. *Västra Finngrundsbanken* c. $60^{\circ} 59'$ N. $18^{\circ} 03'$ E. *Storgrundet* c. $61^{\circ} 10'$ N. $17^{\circ} 24'$ E. *Vänta litets grund* c. $62^{\circ} 30'$ N. $18^{\circ} 15'$ E.
(E. f. S. Nr. 51/2948, 52/3016 1935 og 4/219 1936.)
- 2051. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(U. f. s. Nr. 30/2265. Stockholm 1936.)
I Begyndelsen af August d. A. vil Fyrskibet *Grundkallen* paa c. $60^{\circ} 33'$ N. $18^{\circ} 58'$ E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede. Reservefyrskibet er forsynet med Radiotelegrafstation.
- 2052. Sverige. Bottniske Bugt. Härnö Fyr. Taagesignal forandret.**
(U. f. s. Nr. 30/2264. Stockholm 1936.)
Ved *Härnö Fyr* paa c. $62^{\circ} 37'$ N. $18^{\circ} 04'$ E. er Tyfonen ombyttet med en Luftmembransender, der under Taage og i usigtbart Vejr afgiver følgende Taagesignal, To-Stød hver 30^s , Stød 3^s , Pause 4^s , Stød 3^s , Pause 20^s .
Reservetaagesignaleringen med Haandtaagehorn er indstillet.
Luftmembransenderen er anbragt paa et 20 m højt, rødmalet Jernstativ 550 m SE. for Fyret og *Lotsslugan*.
(E. f. S. Nr. 26/1739 1936.)
- 2053. Finland. Bottniske Bugt. Monäs Vik. Nye Sømærker udlagt.**
(U. f. s. Nr. 20/787. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte nye Sømærker er udlagt i Løbet til *Monäs Viken* Havn:
1. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $63^{\circ} 31' 20''$ N. $22^{\circ} 16' 03''$ E.
2. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $63^{\circ} 29' 08''$ N. $22^{\circ} 18' 47''$ E.
- 2054. Finland. Bottniske Bugt. Stubben. Oplysning om Løb og Afmærkning.**
(U. f. s. Nr. 20/785 og 20/786. Helsingfors 1936.)
1. Løbet N. om *Svartören* er nedlagt og de to sort- og hvidmalede Spirtønder med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa henholdsvis $63^{\circ} 28' 44''$ N. $22^{\circ} 07' 48''$ E. og $63^{\circ} 28' 39''$ N. $22^{\circ} 07' 22''$ E. er inddraget.
2. Et nyt Løb med 7 m Vand ved Middelvandstand er etableret S. om *Skillnodsgrund* og den hvide- og rødmaledede Spirtønde med rødt Tværtræ og Ballon paa $63^{\circ} 29' 70''$ N. $22^{\circ} 07' 50''$ E. er ombyttet med en hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost.

2055. Finland. Skärgårdshavet. Degerby Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 30/792. Helsingfors 1936.)

Degerby Fyr paa $60^{\circ} 02' 12''$ N. $20^{\circ} 23' 52''$ E. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,2^s$, Mørke $0,8^s$. Fyret, der er anbragt paa en Fyrpæl paa en hvidmalet Jernkasse, lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra c. 21° til c. 77° .
3. Hvidt i Pej. fra c. 157° til c. 213° .
2. Rødt i — - c. 77° - c. 157° .
4. Rødt i — - c. 213° - c. 243° .

2056. Finland. Skärgårdshavet. Skarpskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 20/791. Helsingfors 1936.)

Skarpskär Fyr paa $60^{\circ} 06' 28''$ N. $20^{\circ} 27' 30''$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra c. 251° til c. 258° .
 3. Grønt i Pej. fra c. 263° til c. 275° .
 2. Rødt i — - c. 258° - c. 263° .
 4. Hvidt i — - c. 275° - c. 49° .
- Løvrigt uforandret.

2057. Finland. Skärgårdshavet. Ruotsalainen. Mussalokari. Fast Sømærke forandret.

(U. f. s. Nr. 20/793. Helsingfors 1936.)

Mussalokari faste Sømærke paa $60^{\circ} 31' 34''$ N. $21^{\circ} 32' 50''$ E. er erstattet af en c. 2 m høj, hvid Stenvarde.

2058. (T). Finland. Skärgårdshavet. Utö. Taagesignal midlertidig forandret.

(U. f. s. Nr. 20/801. Helsingfors 1936.)

Paa Grund af Ombytning af Nautofonen ved *Utö Fyr* paa c. $59^{\circ} 47'$ N. $21^{\circ} 22'$ E. vil Taagesignalet fra omkring Slutningen af Juli d. A. og for et Tidsrum af c. 2 Uger blive afgivet som Knaldsignal, To-Knald hver 10^m . Pausen mellem de 2 Knald er 30^s .

2059. Finland. Finske Bugt. Espskär Ledefyr forandret.

(U. f. s. Nr. 20/784. Helsingfors 1936.)

1. *Epskär övre* Ledefyr paa c. $59^{\circ} 52'$ N. $23^{\circ} 33'$ E. er forandret til at vise rødt, fast Lys. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 208° til c. 238° . Fyrpælen er blevet forsynet med en hvid Firkant med en rød, lodret Stribe i Midten.

2. *Epskär nedre* Ledefyr er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| a. Grønt i Pej. fra c. 67° til c. 75° . | d. Grønt i Pej. fra c. 136° til c. 147° . |
| b. Hvidt — - c. 75° - c. 110° . | e. Hvidt i — - c. 147° - c. 239° . |
| c. Rødt i — - c. 110° - c. 136° . | |

Fyrpælen er blevet forsynet med en hvid Firkant med en rød, lodret Stribe i Midten.

2060. Finland. Finske Bugt. Busö NW. Sømærke flyttet.

(N. f. S. Nr. 30/3188. Berlin 1936.)

Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $59^{\circ} 52' 17''$ N. $23^{\circ} 35' 30''$ E. er flyttet til $59^{\circ} 52' 15''$ N. $23^{\circ} 35' 32''$ E.

2061. Rusland. Finske Bugt. Narva Bugt. Namsi Banke. Oplysning om Plads og Afmærkning.

(N. f. S. Nr. 30/3190. Berlin 1936.)

$8,2$ m Pullen paa *Namsi Banke* ligger paa c. $59^{\circ} 45',4$ N. $27^{\circ} 31',1$ E.

Pullen er afmærket med en hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ.

(E. f. S. Nr. 19/1317 1936. Kort Nr. 277.)

2062. Rusland. Finske Bugt. Narva Bugt. Nygrund. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 30/3190. Berlin 1936.)

Ved *Nygrund* er foretaget følgende Forandringer i Afmærkningen:

1. Følgende Sømærker er inddraget:
 - a. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa c. $59^{\circ} 43',9$ N. $27^{\circ} 19',5$ E.
 - b. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa c. $59^{\circ} 44',7$ N. $27^{\circ} 20',2$ E.
2. Følgende Sømærker er udlagt:
 - c. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa c. $59^{\circ} 43',1$ N. $27^{\circ} 19',6$ E.
 - d. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa c. $59^{\circ} 43',1$ N. $27^{\circ} 17',7$ E.

- e. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa c. $59^{\circ} 44',_5$ N. $27^{\circ} 21',_0$ E.
 f. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c. $59^{\circ} 46',_2$ N. $27^{\circ} 17',_4$ E.
 3. Følgende Sømærker ligger stadig ude:
 g. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c. $59^{\circ} 46',_1$ N. $27^{\circ} 19',_1$ E.
 h. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa c. $59^{\circ} 44',_7$ N. $27^{\circ} 16',_3$ E.
 (E. f. S. Nr. 19/1317 1936. Kort Nr. 277.)

2063. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Red. Lys- og Fløjtetønde forandret.
 (N. f. S. Nr. 30/3178. Berlin 1936.)
 Lys- og Fløjtetønden „GS“ paa c. $54^{\circ} 32',_6$ N. $18^{\circ} 36',_7$ E. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s , Blink 2^s , Mørke 4^s .
 (E. f. S. Nr. 11/706 1936. Kort Nr. 269.)

2064. (T). Tyskland. Rügen. Stubbenkammer NE. Vrag. Advarsel.
 (N. f. S. Nr. 30/3180. Berlin 1936.)
 Vraget af den svenske Skonnert *Anna* rapporteres at være sunket paa c. $54^{\circ} 38'$ N. $13^{\circ} 45'$ E. i 28 m Vand, c. $3,5$ Sm NE. for Lys-, Fløjte- og Klokketønden *Stubbenkammer*. Vraget vil blive eftersøgt. Indtil videre advares man imod at komme i Nærheden af ovennævnte Plads.

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

2065. Danmark. Sundet. Tuborg Havn E. Dybde paa Losseplads. Afmærkning inddraget.
 De 4 grønne Spidstønder, der tidligere afmærkede Lossepladsen E. for *Tuborg Havn*, er permanent inddraget.
 Ved en foretagen Kontrollering af Dybdeforholdene inden for det afmærkede Areal maalt mindste Dybde til $5,0$ m.
 NE.-lige grønne Spidstønde: $55^{\circ} 43'$ ($59''$) N. $12^{\circ} 36'$ ($29''$) E.
 (Kort Nr. 303, 285, 210 og 249. Danske Lods, Side 261. Søm.-Fort. Side 40, Nr. 23.)
2066. (T). Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre Flint. Baake midlertidig opført.
 En mindre Baake til Opmaalingsbrug er midlertidig opført paa *Søndre Flint* paa $55^{\circ} 36'$ ($03''$) N. $12^{\circ} 49'$ ($33''$) E.
2067. Sverige. Sundet. Höganäs Havn. Nye Ledefyr tændes.
 (U. f. S. Nr. 28/2092. Stookholm 1936.)
 1. Den 1. August d. A. tændes uden nærmere Meddelelse nedennævnte nye Ledefyr:
 a. *Höganäs hann, nedre* paa c. $56^{\circ} 11',_8$ N. $12^{\circ} 33',_4$ E. Grønt, fast Fyr. Flammens Højde: $15,5$ m. Fyret anbringes i Midten af en sort Trekant med Spidsen opad paa en Stangbaake c. 20 m S. for den nuværende Forbaake.
 b. *Höganäs hann, övre* c. 110 m 91° fra Forfyret. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 m. Fyret anbringes i Midten af en sort Trekant med Spidsen nedad paa en Stangbaake c. 20 m S. for den nuværende Bagbaake.
 Fyrene overet i Pejling 91° angiver Midtlinien af den uddybede Indsejlingsrende til *Höganäs Havn*.
 2. Samtidig med at de i (1) nævnte Ledefyr tændes, fjernes de nuværende Ledebaaker.
 (E. f. S. Nr. 14/957 1936. Kort Nr. 312, 210, 211, 278 og 247. Danske Lods, Side 245.)

2068. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 23. Juli d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,7 m i E.-Siden af Renden, 5,3 m i Midten af Renden og 2,5 m i W.-Siden af Renden.
c. 54° 52' N. 12° 13¼' E.
(E. f. S. Nr. 25/1684 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2069. Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskeptsajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Fladen* paa c. 57° 13' N. 11° 51' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 18/1251 1936.)
2070. Norge. Skagerrak. Sekken. Glan Fyr flyttet.
(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1936.)
Glan Fyr er flyttet til Holmens SW.-Side paa 58° 59' 35" N. 11° 04' 20" E. Fyret lyser nu, som følger:
1. Rødt i Pej. fra 258° til 267°. 4. Hvidt i Pej. fra 328° til 351°.
2. Hvidt i — - 267° - 269°. 5. Rødt i — - 351° - 141°.
3. Grønt i — - 269° - 328°. 6. Grønt i — - 141° - 164°.
(Kort Nr. 236.)
2071. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Færder Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.
(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1936.)
Taagesignalet ved *Færder Fyr* paa c. 59° 02' N. 10° 32' E. er atter i Virksomhed. Den tidligere Sirene er ombyttet med en Diafon.
(E. f. S. Nr. 26/1754 1936.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2072. Norge. Fugløvfjorden. Burøysund Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)
Lysvinklerne i *Burøysund Fyr* paa c. 70° 13',4 N. 19° 44',9 E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra 249° til 265°. 4. Hvidt i Pej. fra 315° til 330°.
2. Hvidt i — - 265° - 287°. 5. Grønt i — - 330° - 334°.
3. Rødt i — - 287° - 315°. 6. Rødt i — - 334° - 161°.
2073. Norge. Fugløvfjorden. Grimsholmen Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)
I *Grimsholmen Fyr* paa c. 70° 17',5 N. 19° 47',1 E. er anbragt en rød Lysvinkel saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Hvidt i Pej. fra 87° til 354°. 2. Rødt i Pej. fra 354° til 87°.
2074. Norge. Lille Lyngø Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)
I *Lille Lyngø Fyr* paa c. 69° 55',4 N. 18° 28',5 E. er anbragt en grøn, fast Lysvinkel mellem Pejlingerne 60° og 71°.
2075. Norge. Røssholmen Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)
I *Røssholmen Fyr* paa c. 69° 47',4 N. 18° 08',9 E. er anbragt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne 344° og 4° samt en hvid Lysvinkel mellem Pejlingerne 183° og 196°.

2076. Norge. Håja Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Håja Fyr paa c. $69^{\circ} 44',_6$ N. $18^{\circ} 06',_7$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 6^s . Synsvide: $11,3$ Sm for hvidt. $8,0$ Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra 105° til 114° . | 8. Hvidt i Pejl. fra 231° til 241° . |
| 2. Hvidt i — - 114° - 131° . | 9. Grønt i — - 241° - 305° . |
| 3. Rødt i — - 131° - 142° . | 10. Hvidt i — - 305° - 328° . |
| 4. Grønt i — - 142° - 148° . | 11. Rødt i — - 328° - 346° . |
| 5. Rødt i — - 148° - 194° . | 12. Hvidt i — - 346° - 350° . |
| 6. Grønt i — - 194° - 201° . | 13. Grønt i — - 350° - 358° . |
| 7. Rødt i — - 201° - 231° . | |

2077. Norge. Bjørnøy. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Paa NE.-Siden af *Bjørnøy* er paa $69^{\circ} 46' 10''$ N. $18^{\circ} 09' 57''$ E. opført et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: $9,2$ m. Synsvide: $7,5$ Sm for hvidt, $4,8$ Sm for rødt og $3,7$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Rødt i Pejl. fra 121° til 136° . | 6. Hvidt i Pejl. fra 256° til 280° . |
| 2. Grønt i — - 136° - 163° . | 7. Rødt i — - 280° - 294° . |
| 3. Rødt i — - 163° - 186° . | 8. Hvidt i — - 294° - 324° . |
| 4. Hvidt i — - 186° - 204° . | 9. Grønt i — - 324° - 343° . |
| 5. Grønt i — - 204° - 256° . | |
- Brændetid: 15. August—21. April.

2078. Norge. Grøttavær N.-lige Indløb. Grøttavær. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Paa Pynten E. for *Sandfallet* er paa $68^{\circ} 58' 43''$ N. $16^{\circ} 16' 30''$ E. opført et Fyr, *Grøttavær* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: $7,3$ m. Synsvide: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra 37° til 68° . | 4. Rødt i Pejl. fra 148° til 165° . |
| 2. Rødt i — - 68° - 78° . | 5. Hvidt i — - 165° - 176° . |
| 3. Grønt i — - 78° - 148° . | 6. Grønt i — - 176° - 191° . |
- Brændetid: 12. August—24. April.

2079. Norge. Grøttavær S.-lige Indløb. Skipperøy. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Paa SE.-Siden af *Skipperøy* er paa $68^{\circ} 57' 18''$ N. $16^{\circ} 15' 10''$ E. opført et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: $5,5$ Sm. Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 12. August—24. April.

2080. Norge. Steinsos Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Lysvinklerne i *Steinsos* Fyr paa c. $68^{\circ} 10',_9$ N. $15^{\circ} 41',_4$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Rødt i Pejl. fra 126° til 152° . | 5. Grønt i Pejl. fra 268° til 289° . |
| 2. Hvidt i — - 152° - 229° . | 6. Hvidt i — - 289° - 301° . |
| 3. Rødt i — - 229° - 256° . | 7. Rødt i — - 301° - 324° . |
| 4. Hvidt i — - 256° - 268° . | 8. Hvidt i — - 324° - 17° . |

2081. Norge. Tranøy. Eggeløysa. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Paa N.-Siden af *Tranøy* er paa $68^{\circ} 11' 19''$ N. $15^{\circ} 38' 42''$ E. opført et Fyr, *Eggeløysa* Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: $9,5$ m. Synsvide: $5,5$ Sm for hvidt og $3,5$ Sm for rødt Lys. Jernstang. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 82° til 264° . | 2. Rødt i Pejl. fra 264° til 82° . |
|---|--|
- Brændetid: 12. August—24. April.

2082. Norge. Hamarøy. Bremneset. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Paa NW-Siden af *Hamarøy* er paa $68^{\circ} 08' 34''$ N. $15^{\circ} 24' 49''$ E. opført et Fyr, *Bremneset* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 9^s . Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 8 Sm. Et lille Jernhus paa Stativ med Fyrlanteren paa Toppen. Fyret er synligt i Pejlinger fra 40° til 230° .

Brændetid: 12. August—27. April.

2083. Norge. Grotøysund N.-lige Indløb. Kjuklingflu. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Ved *Grotøysund* N.-lige Indløb er paa $67^{\circ} 51' 15''$ N. $14^{\circ} 47' 52''$ E. opført et Fyr, *Kjuklingflu* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 9 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. Grønt i Pejl. fra 266° til 90° . | 4. Hvidt i Pejl. fra 144° til 153° . |
| 2. Rødt i — - 90° - 101° . | 5. Rødt i — - 153° - 193° . |
| 3. Grønt i — - 101° - 144° . | 6. Grønt i — - 193° - 209° . |

Brændetid: 9. August—27. April.

2084. Norge. Grotøysund. Mannshausnaget. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Paa $67^{\circ} 50' 12''$ N. $14^{\circ} 47' 21''$ E. er opført et Fyr, *Mannshausnaget* Fyr, der viser rødt, fast Lys hele Horisonten rundt. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: $1,9$ Sm. Jernstang.

Brændetid: 9. August—27. April.

2085. Norge. Fugløfjorden. Langholmen. Nyt Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Paa E-Siden af *Syd-Arnøy* er paa $67^{\circ} 07' 32''$ N. $14^{\circ} 00' 43''$ E. opført et Fyr, *Langholmen* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: $5,5$ Sm. Et lille Træhus med Fyrlanterne paa Toppen. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 9. August—27. April.

2086. Norge. Kværeknep Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Kværeknep Fyr paa c. $60^{\circ} 59',0$ N. $4^{\circ} 42',8$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 10^s , Blink 2^s , Mørke 8^s . Flammens Højde: 32 m. Synsvidde: $11,3$ Sm for hvidt, $8,0$ Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning.

2087. Norge. Karmsundet. Rossebønakken. Oplysning om Fyr.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Rossebønakken Fyr paa c. $59^{\circ} 23',5$ N. $5^{\circ} 17',4$ E. viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys.

(E. f. S. Nr. 28/1903 1936.)

2088. Norge. Karmsundet. Lauvøysund. Ternholmskjær Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1936.)

Paa $59^{\circ} 14' 41''$ N. $5^{\circ} 22' 08''$ E. er tændt et Fyr, *Ternholmskjær* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: $7,9$ m. Synsvidde: $5,5$ Sm. Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

2089. Holland. Terschellingerbank Fyrskib genudlagt.

(B. a. Z. Nr. 168/2003. 's-Gravenhage 1936.)

Fyrskibet *Terschellingerbank* paa c. $53^{\circ} 27'$ N. $4^{\circ} 48'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 27/1841 1936.)

2090. Holland. Zeegat van Vlissingen. Midden Steenbank Lystønde genudlagt.
(B. a. Z. Nr. 166/1993. 's-Gravenhage 1936.)
Midden Steenbank sorte Lystønde paa c. 51° 39' N. 3° 21' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 29/1992 1936.)

2091. England. South Goodwin Tønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 29. Trinity House, London 1936.)
Paa Grund af Forandringer ved *Goodwin Sand* er *South Goodwin Tønde* flyttet til c. 51° 10 $\frac{3}{4}$ ' N. 1° 32' E. i 28 m Vand, 5 Sm 95° fra *Kingsdown Kirke*.
(Kort Nr. 264.)

2092. (T). England. The Downs. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1424. London 1936.)
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 10,4 m ligger sunket paa c. 51° 13' N. 1° 26' E., 1,16 Sm 100° fra Fyret paa *Deal Pier*. Vraget er afmærket med 2 grønne Vraglystønder, hvoraf den ene, som er udlagt c. 0,1 Sm N. for Vraget, viser grønt Et-Blink hver 2 $\frac{1}{2}$ s., og den anden, c. 0,1 Sm S. for Vraget, grønt Et-Blink hver 7 $\frac{1}{2}$ s.

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

2093. Frankrig. Port-en-Bessin. Ledefyr forandres.
(A. a. N. Nr. 29/1830. Paris 1936.)
Den 1. August d. A. forandres *Port-en-Bessin* Ledefyr uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12s., Lys 4,5s., Mørke 1,5s., Lys 1,5s., Mørke 1,5s., Lys 1,5s., Mørke 1,5s. Synsvidde: Bagfyr 12 Sm, Forfyr 11 Sm. Ledefyrene er synkrone.
c. 49° 21' N. 0° 45',6 W.

2094. (T). England S.-Kyst. Brighton S. Opmaalingsbaaker midlertidigt udlagt.
(N. t. M. Nr. 1394. London 1936.)
E. f. S. Nr. 27/1850 1936 annulleres og erstattes med:
Opmaalingsbaaker forsynet med et stort, sort eller kulørt Flag, er udlagt paa følgende Steder:
a. 50° 40' 00" N. 0° 03' 50" E. d. 50° 32' 30" N. 0° 00' 00" E.
b. 50° 37' 30" N. 0° 03' 30" E. e. 50° 30' 10" N. 0° 03' 50" E.
c. 50° 35' 00" N. 0° 03' 35" E.
Paa Baake (b) er om Natten anbragt en Lanterne.
Søfarende anmodes om at gaa godt uden om de udlagte Baaker.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2095. Canariske Øer. La Luz Havn. Havnearbejder m. m.
(N. t. M. Nr. 1386. London 1936.)
1. Ved *La Luz Havn* er større Havnearbejder i Gang E. for *Santa Catalina Point*.
2. *Santa Catalina Castle*, der i Kortet er angivet at ligge tæt E. for Pynten, skal slettes i Kortet.
Santa Catalina Point: c. 28° 09' N. 15° 25' W.

2096. Nova Scotia. Lockeport Havneindløb. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1435. London 1936.)
Klokketønden paa c. 43° 40' N. 65° 04' W., 1,3 Sm 77° fra *Gull Rock Fyr*, er ombyttet med en sort- og rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink.

2097. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1419. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. $41^{\circ} 05' N.$ $71^{\circ} 58' W.$,
5,1 Sm 275° fra *Montauk Point Fyr*.
2098. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Whitestone Point
Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1408. London 1936.)
Det grønne Blinkfyr paa *Whitestone Point* paa c. $40^{\circ} 48' N.$ $73^{\circ} 49' W.$ er forandret
til at vise grønt, fast Lys.

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

2099. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Fort Pierce Inlet. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 27/1844. Washington 1936.)
1. *Fort Pierce Inlet Entrance* Bagfyr er forandret til at vise rødt Lys med En-
Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s .
2. *Fort Pierce Inner* Bagfyr er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formør-
kelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s .
c. $27^{\circ} 28' N.$ $80^{\circ} 18' W.$
2100. Mexiko. Puerto Morelos. Oplysning om Fyr.
(N. f. S. Nr. 29/3126. Berlin 1936.)
Puerto Morelos Fyr er beliggende paa c. $20^{\circ} 50',5 N.$ $86^{\circ} 55',0 W.$, 2,5 Sm N. for
Punta Brava. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 205° til 35° .
2101. Haiti S.-Kyst. Aquin. Sejlanvisning.
(N. f. S. Nr. 29/3176. Berlin 1936.)
I Følge Meddelelser fra *Aux Cayes* har der, sandsynligvis paa Grund af Sand-
aflejringer fra *Moraso* Floden i det W.-lige Indløb til *Baie d' Aquin* dannet sig flere Sand-
banker, paa hvilke det hollandske Motorskib *Midas* har siddet fast.
Skibe bestemt til *Aquin* advares, som Følge af ovenstaaende, mod at benytte det
W.-lige Indløb, og det anbefales at styre ind gennem Hovedløbet (W.-lige S.-Indløb)
mellem *Caye Grosse* og *Ile du Diamant*.
Aquin: c. $18^{\circ} 14' N.$ $73^{\circ} 24' W.$
2102. Argentina. Bahia Blanca. Recalada Fyr. Radiofyr oprettet.
(N. f. S. Nr. 29/3133. Berlin 1936.)
Ved *Recalada* Fyr paa $38^{\circ} 59' 31'' S.$ $61^{\circ} 15' 35'' W.$ er oprettet et Radiofyr. Bølge-
længde: 307,5 kc/s. (975 m). A 1. Rækkevidde: 300 Sm. Signalet er:
1. Bogstavet B 26 Gange 1^m.
2. Pause 2^m.
Periode 3^m.
Under Taage: Fra det 10^m til det 20^m og fra det 40^m til det 50^m af hver Time.
I klart Vejr: Fra det 10^m til det 20^m af hver Time.
2103. Chile. Magellan Stræde. Banco Marta Norte Lystønde flyttet.
(N. f. S. Nr. 29/3150. Berlin 1936.)
Banco Marta Norte Lystønde er flyttet til $52^{\circ} 49' 30'' S.$ $70^{\circ} 31' 34'' W.$
2104. Chile. Golfo Coronados. Canal Chacao. Kendelige Punkter findes ikke.
(N. t. M. Nr. 27/1854. Washington 1936.)
Nedennævnte kendelige Punkter eksisterer ikke mere:
a. *Punto Pajerenun* Kirke c. $41^{\circ} 48' S.$ $73^{\circ} 40' W.$
b. Stenmonumentet ved *Punta Quetrelquen* c. $41^{\circ} 48' S.$ $73^{\circ} 36' W.$

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2105. (T). Korsika. Les Moines Fyr midlertidig slukket.**
(A. a. N. Nr. 29/1827. Paris 1936.)
Les Moines Fyr paa c. 41° 26',₈ N. 8° 54' E. er for Tiden slukket.
- 2106. Sardinien. Cagliari. Lystønde udlagt.**
(A. a. N. Nr. 197/518. Genua 1936.)
En Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₅^s, Mørke 2,₅^s, er udlagt paa c. 39° 12' N. 9° 07' E., 630 m 94° fra det røde Fyr med En-Formærkelser paa Hovedet af *Santa Gilla Mole*. Lystønden afmærker 8 m-Kurven.
- 2107. Italien W.-Kyst. Tyrensko Hav. Ostia a Mare Red. Vrag.**
(A. a. N. Nr. 213/606. Genua 1936.)
En Uddybningsmaskine ligger sunket paa 41° 44' 10" N. 12° 13' 38" E., 880 m 164° fra *Fiumara Grande Fyr*.
- 2108. (T). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto di Napoli. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 204/563. Genua 1936.)
Fyret paa Hovedet af *S. Vincenzo Molen* paa c. 40° 50' N. 14° 16' E. viser paa Grund af Ombygning af Fyret hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s, Blink 0,₃₃^s, Mørke 2,₁₇^s, Blink 0,₃₃^s, Mørke 2,₁₇^s, Blink 0,₃₃^s, Mørke 2,₁₇^s, Blink 0,₃₃^s, Mørke 7,₁₇^s. Fyret er formærket ind imod Havnen. Synsvidde: 12 Sm.
Naar Ombygningen er færdig, bibeholder Fyret den ovennævnte Fyrkarakter, men Lysevnen forøges til 26,₅ Sm.
- 2109. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto di Napoli. Fyr tændt. Lystønde inddraget.**
(A. a. N. Nr. 199/526. Genua 1936.)
1. Paa E.-Enden af den ydre Dæmning *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₇^s. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 6 Sm. Et hvid og rødt, vandret stribet Tremmestærkstaarn.
2. Lystønden, der hidtil har været udlagt tæt udenfor Yderenden af den i (1) nævnte Dæmning, er permanent inddraget. c. 40° 50' N. 14° 16' E.
- 2110. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto Corsini. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 209/574. Genua 1936.)
Porto Corsini Fyr paa c. 44° 29' N. 12° 07' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₇^s, Mørke 2,₃^s. Iøvrigt uforandret.
- 2111. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto di Lido. Taagesignal forandret.**
(A. a. N. Nr. 197/517. Genua 1936.)
Taagesignalet med Nautofon paa Hovedet af det N.-lige Dige paa c. 45° 25' N. 12° 26' E. er forandret til Et-Stød hver 15^s, Stød 5^s, Pause 10^s.
(E. f. S. Nr. 12/844 1936.)
- 2112. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto di Lido. Ledefyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 209/575. Genua 1936.)
1. Forfyret paa c. 45° 26' N. 12° 23' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 1^s, Lys 0,₅^s, Mørke 0,₅^s. Iøvrigt uforandret.
2. Bagfyret paa c. 45° 27' N. 12° 21' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 5^s, Mørke 1^s. Iøvrigt uforandret.
- 2113. Italien. Adriaterhavet. Triest Bugt. Porto di Isola. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 197/516. Genua 1936.)
Det grønne, faste Fyr paa c. 45° 32' N. 13° 39' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4,₅^s. Flammens Højde: 5,₀ m. Synsvidde: 5 Sm.

2114. **Jugoslavien. Adriaterhavet. Isolotto Tun Grande (Tun Veliki). Fyr upaalideligt.**
 (A. a. N. Nr. 208/571. Genua 1936.)
Isolotto Tun Grande Fyr paa c. 44° 11' N. 14° 54' E. er upaalideligt, og Fyret er ofte slukket.
2115. **Tyrkiet. Dardanellerne. Canakkale. Karantænesignal forandret.**
 (N. f. S. Nr. 14/1352. Berlin 1936.)
 Naar det paa Grund af stærk Søgang ikke er muligt for Karantænemyndighederne at komme om Bord, hejses paa Masten ved Karantænestationen om Dagen det internationale Signal YF.
 Signalet betyder, at Skibene skal fortsætte Rejsen til Kontrolstationen ud for *Galata* Havn, hvor de vil faa Samkvemstilladelse.
 Om Natten gives Signalet med Morselanterne.
 c. 40° 09' N. 26° 24' E.
2116. **Bulgarien. Sorte Hav. Agathopoli (Ahtepol) Fyr atter tændt.**
 (N. t. M. Nr. 1401. London 1936.)
Agathopoli Fyr paa c. 42° 06' N. 27° 57' E. er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 25/1725 1936.)
2117. **Bulgarien. Sorte Hav. Vasiliko Fyr skiftet Navn.**
 (A. a. N. Nr. 411/592 Genua 1936.)
Vasiliko Fyr paa c. 42° 09' N. 27° 55' E. benævnes fremtidig *Tzarevo* Fyr.
2118. **Ægypten. Alexandria. Trafikbestemmelser.**
 (N. f. S. Nr. 23/2375. Berlin 1936.)
 1. Et Skib, der er for udgaaende fra *Alexandria* Havn, har Forretten for et, som er for indgaaende.
 2. Hvis *Great Pass* er lukket for Passage er *Boguz Pass* ogsaa lukket.
 c. 31° 10' N. 29° 50' E.
2119. **(T). Ægypten. Alexandria SW. Forbudt Omraade.**
 (N. f. S. Nr. 29/3111. Berlin 1936.)
 Et rektangulært Omraade, hvis N.-Grænse er en Linie fra det NE.-lige Hjørne paa c. 31° 07',₀ N. 29° 37',₃ E. 5 Sm i Retningen 240°, og hvis E.-Grænse er en Linie fra førnævnte Punkt 1 Sm i Retningen 150°, er for et Tidsrum af 3 Maaneder forbeholdt den *britiske* Flaade som Øvelsesomraade.
 Skibe advares imod i det angivne Tidsrum at komme indenfor ovennævnte Omraades Grænser.
2120. **Lihyen. Punta Tagiura. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. N. Nr. 212/605. Genua 1936.)
 Det hvide Blinkfyrr paa *Punta Tagiura* paa c. 32° 54' N. 13° 23' E. er formærket mellem Pejlingerne 97° og 109°. (E. f. S. Nr. 26/1787 1936.)
2121. **(T). Tunis. Banc el Biban. Oplysning om Afmærkning.**
 (A. a. N. Nr. 29/1821 og 29/1820. Paris 1936.)
 1. *Bouée de Ras Zira* paa c. 33° 28' N. 11° 23',₃ E. har mistet Topbetegnelsen. — Sømærket vil antagelig blive bragt i Orden i Oktober d. A.
 2. En grøn Tønde, mærket *Assisi* er udlagt i 3 m Vand paa c. 33° 26',₁ N. 11° 21',₃ E. som Afmærkning for E.-Enden af Vraget af Sejlskibet *Assisi*.
2122. **Tunis. Djerba. Lystønde forandret.**
 (A. a. N. Nr. 29/1828. Paris 1936.)
 Lystønden *Bouée Djerba* paa c. 33° 57' N. 10° 49',₆ E. er blevet forsynet med en rød Ballon som Topbetegnelse.

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

2123. Røde Hav. Masamarhu Island. Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 1405. London 1936.)
Masamarhu Island Fyr paa c. 18° 50' N. 38° 46' E. lyser atter med normal Fyr-karakter.
(E. f. S. Nr. 20/1420 1936.)
2124. Røde Hav. Zubair Islands. Centre Peak Island. Fyr atter normalt.
(N. t. M. Nr. 1422. London 1936.)
Centre Peak Island Fyr paa c. 15° 01' N. 42° 10' E. lyser atter med normal Fyr-karakter.
(E. f. S. Nr. 28/1932 1936.)
2125. Røde Hav. Eritrea. Isola Abail Grande. Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 209/580. Genua 1936.)
Paa *Isola Abail Grande* er paa 13° 53' 40" N. 41° 59' 36" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,45^s, Mørke 1,25^s, Blink 0,45^s, Mørke 7,85^s. Flammens Højde: 58 m. Lysevne: 22 Sm.
2126. Persiske Bugt. Bahrain (Bahrein) Anduvning. Bahrein [Fyrskib genudlagt og flyttet.
(N. t. M. Nr. 1417. London 1936.)
Bahrein Fyrskib er udlagt paa Station paa 26° 33' 30" N. 50° 57' 36" E., c. 1,6 Sm. 198° fra den i Kortet angivne Plads.
(E. f. S. Nr. 22/1543 1936.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2127. Filippinerne. Negros N. Lystønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1433. London 1936.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 7^s, er udlagt paa 10° 58' 40" N. 123° 27' 00" E., ved SW.-Siden af *Karbin Reef*.
2128. Sibirien. Ussuri Bugt. Forbudt Ankerplads.
(N. t. M. Nr. 1395. London 1936.)
Det er forbudt at ankre indenfor et Omraade med følgende Grænser:
S. - G r æ n s e : En Linie fra et Punkt paa *Ilmovi Point* 2,5 Sm 165° fra *Syedlovidni Point* Blinkfyr i Retningen 287° til den modsatte Kyst.
N. - G r æ n s e : En Linie parallel med S.-Grænsen og 1,4 Sm N. for denne.
Syedlovidni Point Blinkfyr: c. 43° 05' N. 132° 18' E.
2129. Japan. Hokkaido W.-Kyst. Rumoi Ko. Havn aabnet for Skibsfarten.
(N. f. S. Nr. 14/1386. Berlin 1936.)
Rumoi Ko Havn paa c. 43° 58' N. 141° 38' E. er aabnet for Skibsfarten.
2130. Japan. Ogasawara Islands. Futami¹Ko. Fyr tændt. Baake fjernet.
(N. t. M. Nr. 1389. London 1936.)
1. Paa 27° 04' 35" N. 142° 12' 10" E., 0,025 Sm 320° fra den rød- og hvidmalede Baake, som nu er fjernet, er tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 6^s. Flammens Højde: 53 m. Synsvide: 10 Sm. Hvid, rund Betonbygning. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pejl. fra 74° til 83°. 3. Rødt i Pejl. fra 92° til 145°.
2. Hvidt i — - 83° - 92°.
2. Baaken, der i Kortet er vist c. 0,025 Sm SE. for ovennævnte Fyr, er fjernet. Fyret er ubevogtet.

- 2131. W.-Australien. Esperance Bay. Woody Island NE. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1338. London 1936.)
En Grund med 5,5 m Vand ligger paa c. 33° 57' S. 122° 02' E., 0,65 Sm 18° fra *Woody Island* SE.-Pynt.
- 2132. Australien N.-Kyst. Torres Stræde. Prince of Wales Channel. Skær.**
(N. t. M. Nr. 1409. London 1936.)
Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. 10° 31' S. 142° 14' E., 1,5 Sm 101° fra *Hammond Rock* Fyr.
- 2133. Stillehavet. Salomon Islands. Gizo Ankerplads. Grund. Baaker.**
(N. t. M. Nr. 1357. London 1936.)
1. En Grund med 5,0 m Vand ligger 0,96 Sm 270° fra W.-Spidsen af *Apanga Island*.
2. Baaker er opført paa nedennævnte Steder i de angivne Afstande og Retninger fra W.-Spidsen af *Apanga Island*:
a. 1,14 Sm 303°. b. 1,17 Sm 287°. c. 1,08 Sm 272°.
W.-Spidsen af *Apanga Island*, c. 0,5 Sm 186° fra S.-Pynten af *Latitude Island*: 8° 06' (40") S. 156° 52' (40") E.
- 2134. Stillehavet. Fiji Øerne. Tasman Stræde. Skær.**
(N. t. M. Nr. 1390. London 1936.)
Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa 16° 45' 25" S. 179° 49' 40" W.
- 2135. Stillehavet. Midway Islands. Luftfyr.**
(N. f. S. Nr. 30/3297. Berlin 1936.)
Paa 28° 13' 01" N. 177° 22' 25" W. er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 33,5 m. — Fyret tændes kun, naar Luftfartøj ventes.
- 2136. S.-lige Stillehav. Chatham Islands. Pitt Island S. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1275. London 1936.)
1. En Grund med 14,6 m Vand ligger 11,9 Sm 65° fra *The Pyramid*.
2. En Grund, *Peter Ruas Reef*, med 5,5 m Vand ligger 3,1 Sm 42° fra *The Pyramid*.
The Pyramid: c. 44° 26' S. 176° 14' W.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2137. (T). Spanien. Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 1439. London 1936.)
Fyrene paa *Spaniens* Kyst mellem Kap *Trafalgar* og *Chipiona* er slukket, og lignende Forholdsregler kan eventuelt blive truffet uden Varsel ved andre Dele af den spanske Kyst og Besiddelser.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- R 178 Plans of anchorages on coast of Algeria.
R 1073 Bermuda Islands. — Hamilton Harbour.
T Supplement to Admiralty Tide Tables, 1932, Part II.
R 3793 Africa, South-East Coast. — Shixini river to Port St. Johns.

Tyskland:

- R D. 584 Die Westfriesischen Inseln.
R D. 87 Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland.
R Nordsee-Handbuch, südlicher Teil, von Terschelling bis zur französischen Grenze und von Cromer bis South Foreland, 1936.

Tillæg.

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

2138. **Danmark. Sundet. Flinteren. 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.)
2139. **Danmark. Sundet. Lystønden Kalveboderne N. udlagt.**
Lystønden *Kalveboderne N.* er udlagt paa Station paa c. 55° 35' N. 12° 31' E.
(Fyr-Fort. Nr. 303.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2140. **(P). Danmark. Kattegat. Aarhus. Lystønde inddrages midlertidigt.**
Lystønden *Aarhus* paa c. 56° 10' N. 10° 14' E. inddrages den 3. August d. A. eller snarest derefter for et Tidsrum af c. 14 Dage.
2141. **Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Radiofyr oprettet.**
Ved *Aarhus* Havn er der paa Landvindingen ved Lystbaadchavnen og beliggende i Ledefyrnlinien paa 56° 10' 00" N. 10° 13' 25" E. oprettet et Radiofyr, som med Bølgelængden 800 m (375 kc/s) udsender følgende Signal: Bogstaverne AS, 3 lange Streger, Bogstaverne AS. Hele Signalets Varighed er $\frac{1}{2}^m$, og det udsendes hver 1^m.
Radiofyret er i Virksomhed uafbrudt under Taage og usigtbart Vejr. Rækkevidden er ikke over 10 Sm.
Radiofyret staar ogsaa til Raadighed for Radiodeviationsundersøgelse i Skibe, naar der derom i hvert enkelt Tilfælde indsendes Anmodning til Havneingeniøren. For saadan ydet Assistance opkræves hos det paagældende Skib et Vederlag af Kr. 4,00 for hver paabegyndt halv Sendetinie.
(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Løds, Side 161. Havneløds, Side 33. Fyr-Fort. Side 241.)
2142. **Danmark. Kattegat. Tangen. Sten bortsprængt.**
En stor Sten beliggende paa 56° 38' 07" N. 10° 38' 48" E. er bortsprængt saaledes, at mindste Dybde over Stenstykkerne nu er 3,7 m.
(Kort Nr. 259, 247 og 211.)

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

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR.CYLINDER

Sinclair
»OPALINE« og »UNEX«
Motorolier
er Værdens 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



Nybygninger
Reparationer

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 0.

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &
Captains' **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.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Breddede 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 Flskerhavnen 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. — Ingen Lodstvang. 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 Bugserbåde. 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 Vandalgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af henvørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingslobet 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. Sellskibe 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 Sælfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster 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. m³. Losning og Ladning foretages af Private eller faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekkajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Eghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 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-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sælfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibstornedeheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibstornedeheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt 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 Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr.. Bugsering af Sellskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 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.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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 Løppegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Biergningsdæmpere 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. Indsejllingen gunstig, Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sellsk. 24 Øre, Sellsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Væreafgift: Moderat. Bugserdamp, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt 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 hele Havnen rundt. Køihalingsplads. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingslobet Nord fra 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 Hovne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Helstrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/s

Telefon Central 388
Efter Kl. 8 Ordstrup 3098Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibstornedeheder

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 32

TORS DAG 6. AUGUST 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

LORD ESSENDON OG SKIBSFARTENS PROBLEMER

Den kendte engelske Shipping-man Lord Essendon, hvis Redegørelser og Synspunkter vedrørende Skibsfartsproblemer altid høres med Interesse, har forleden paa Generalforsamlingen indenfor det Selskab, Furness, Withy & Co., hvor han er Formand, holdt et meget indgaaende Foredrag om de aktuelle Problemer indenfor Skibsfarten.

Mens Lord Essendon med Hensyn til sit eget Selskabs Fremtid saa lyst paa Forholdet og da ogsaa kunde præsentere sine Aktionærer et meget smukt Resultat, var han mere kritisk indstillet overfor Skibsfartens almindelige Problemer. Han udtalte, at den øjeblikkelige Tilbøjelighed indenfor Skibsfarten mere gik i Retning af en Tendens, der skabte Opgang et Sted og Nedgang andetsteds i Stedet for almindelig Opgang eller det modsatte. Regeringsindgriben kunde faa alvorlige Følger for Skibsfarten. Som et Eksempel anførte han den britiske Regerings Politik overfor Kødafskibninger fra Sydamerika og Virkningen af den nye amerikanske Søfartspolitik, som han udtalte sig i meget forsigtige Vendinger om.

Subsidier, udtalte Lord Essendon, har en forvirrende Virkning paa international Skibsfart. De kan hjælpe i Øjeblikket, men det er ikke Midlet til at komme tilbage til sunde Tilstande. Maalet maatte selvfølgelig være »freedom of the trade« — det er alle enige om. Han viste, hvordan Indførelsen af selv den meget beskedne Statsstøtte paa 2 Millioner £ til britiske Tramp-Redere havde virket paa Liner-Selskaberne. Han mente ogsaa, at Regeringens *scrap and build* Plan maatte udsættes til Flaadeprogrammet nærmede sig sin Fuldendelse, fordi, skønt det var rigtigt, at for hver 2 Tons af gammelt Tonnage, der blev hugget op, kun 1 Ton skulde bygges, megen af den Tonnage, der saaledes blev hugget op, højst usandsynligt vilde være blevet sat i Fart under normale Forhold, hvorimod de nyere og mere moderne Skibe vilde være en aktiv Konkurrence til allerede eksisterende Skibe. Han understregede Betydningen af de mange nye Handelsaftaler, England havde afsluttet og saa Nødvendigheden af, stadig at gaa videre paa dette Felt og søge at skabe bedre Forhold for den britiske Skibsfart derigennem.

Lord Essendons Taler bliver altid hørt med den største Interesse. Hans Kritik er altid vaagen og hans positive Forslag har ofte været Genstand for stor Opmærksomhed. Det synes, som om Lord Essendon denne Gang har indskrænket sig til Kritiken, samtidig med at han har konstateret det heldige Resultat for sit eget Selskab. Hans Syn paa international Skibsfart er velkendt, men han har ikke kunnet fremsætte den nye og afgørende Plan, der skulde afstedkomme bedre Forhold og større Samarbejds-muligheder indenfor det mest internationale af alle Erhverv, Skibsfarten. Denne Plan venter vi stadig paa.

HVAD BETYDER EGENTLIG SUBSIDIERNE

I Forbindelse med Lord Essendons Udtalelser kan det være paa sin Plads at nævne, hvad de forskellige Landes Subsidier egentlig betyder. I »Svensk Flag« har

Kancellisekretær *Nils Schiberg* gjort Rede herfor. Selve Skibsfartens Forbindelse med Verdenshandelen fremgaar af nedenstaaende Statistik. Omregnet i Guld sank sidstnævnte med 65 pCt. siden den økonomiske Verdenskrisens Begyndelse i 1929. Samtidig med at Verdenstonnagen kun sank med 5 pCt. — efter den sidste Opgørelse er der endogsaa en mindre Stigning — saa der bliver næppe Tale om mere end 4 pCt., da lede Tramp-Fragterne efter Economist's Index med 24 pCt. eller omregnet i Guld med 54 pCt. Som Følge heraf hjemsoegtes Guldlandene væsentligt mere end dem, der havde forladt Guldet. Forskellige Landes Procentdel i Verdenshandelsflaaden udviklede sig saadan:

	pCt.	pCt.
	1929	1936
Storbritannien	30	27
Britiske Dominions	4	5
U. S. A.	21	20
Japan	6	6
Norge	5	6
Tyskland	6	6
Frankrig	5	5
Italien	5	4
Holland	4	4

Hertil skal bemærkes, at det kun var ved Hjælp af stadige Subsidier, at det lykkedes Guldlandene at bevare en saadan Procentdel. Som en direkte Følge heraf viste Udviklingen i Storbritannien Nedgang. Statsstøtten til Trampfarten kommer derved nærmest i Betragtning som en Nyhed uden noget modsvarende i det foregaaende. Subventionering af en vis Liniefart har derimod, som bekendt, længe været kendt med det Formaal at sikre Skibsfartsforbindelse med et af politiske og økonomiske Grunde vigtigt Land.

Foruden Betaling til visse Rederier for Postbefordring til Dominions o. s. v. udbetaler Storbritannien Subventioner til Cunard White Star Line. Endvidere har dette Selskab faaet Statslaan til Bygning af »Queen Mary« o. s. v. Imidlertid var det indenfor Trampfarten, at Storbritanniens Andel i Verdenshandelsflaaden formindskedes med paafølgende Opfordring fra Skibsfartens Side om Statsindgreb. Her var det altsaa, at der blev Tale om en Støtte paa 2 Million £. Det forudsattes, at Fragtindexallet ikke oversteg 92 (1929: 100); i saa Fald skulde Tilskudet formindskes i Forhold hertil. Grundlagene for Statsstøttens Størrelse i hvert enkelt Tilfælde er Skibets Brutotonnage multipliceret med Antallet af Rejsedage, og i Overensstemmelse hermed fordeles det mellem de enkelte Rederiers Skibe. Haandhævelse af denne Subventionering overlodes til en »administrative Committee«, der skulde have til Formaal samtidig at virke for Trampfartens Rationalisering samt forsøge at hindre indbyrdes Konkurrence, overholde visse Minimumsfragter o. s. v. I Henhold hertil blev den engelske Andel i Trampfarten paa La Plata i 1935 50 pCt. mod 41 pCt. i 1934. Da Erfaringerne var saa gunstige, anvistes samme Beløb — 2 Million £ — for 1936. Endvidere fastsattes i Henhold til samme Lov 10 Millioner £, der skulde anvendes til Ophugnings- og Nybygningsplan for Lastskibe af tilbagebetale indenfor 12 Aar med 3 pCt. Rente, samt den bekendte Regel med Ophugning af 2 Tons og Nybygning af 1 Ton.

Den største Støtte for Amerikas Skibsfart udgjorde længe dets Eneret til Kystfart. Saaledes anvendtes i 1933 ikke mindre end 58 pCt. af Handelsflaaden indenfor Landet mod 42 pCt. i Udenrigsfart. Maalet er nu amerikansk Overvægt indenfor Skibsfartsforbindelsen med Udlandet, hvorfor forskellige Veje er blevet prøvet. Efter successiv Afvikling opløstes Statsrederiet Shipping Board i August 1933. Ved Hjælp af Jones' White Act af 1928, udbetaltes til visse Linieselskaber efter afsluttet Postkontrakt i Gennemsnit fra 1932 ca. 30 Millioner Dollars aarlig; en Omlægning af Systemet vedtoges gennem en af lange Diskussioner fulgt Kongresbeslutning sidste Juni. Formaålet skulde være at give den amerikanske Skibsfart en Andel i Udenrigsfarten paa mindst 50 pCt. Postkontrakterne skulde erstattes med direkte Statsstøtte modsvarende Forskellen mellem de amerikanske og de udenlandske Arbejdstonnager, Forsikringspræmier o. s. v., med Hensyntagen til Subventioneringen, der opnaaedes.

De sidste Aars Liniefartssubventioner androg for Japans Vedkommende 13 Million Yen aarlig, hvortil kom Statsstøtte til Nybygninger o. s. v. Sidstnævnte Bidrag steg fra 0,65 Mill. Yen 1935—36 til 1,5 Mill. Yen 1936, de skulde kunne opnaas med 24,50—32,50 Yen pr. Bruttoton for nybyggede Lastskibe. En Betingelse for denne Støtte var, at ældre Skibe med samme Tonnage ophuggedes.

De vigtigste Dele af Tysklands Handelsflaade blev i 1930 slaaget sammen under Ledelsen af Hamburg-Amerika Linien til en Driftsenhed. Rigsregeringen garanterede i 1932 en Bankkredit til denne Sammenlutning paa 77 Million Reichsmark, hvoraf 70 Million kunde anvendes til Støtte for Liniefarten og 7 Millioner til Trampfarten. Samme Aar stillede 12 Millioner Rmk. til Raadighed for Ophugningslaan, at tilbagebetale, saasnart vedkommende Rederi udbetaler et vist Udbytte. Herigennem skulde Handelsflaaden nedbringes med 0,4 Million Bruttotons; 30 Rmk. pr. Bruttoton skulde nemlig udlaanes. Efter at Nazisterne har overtaget Magten, sik Skibsfarten i Maj 1933 en Reichshilfe paa 20 Millioner Rmk. som Erstatning for de Vanskeligheder, der paaførtes dem ved Guldstandardens Bibeholdelse. Subventionen beløb sig til 3 Pfg. pr. Bruttoton og Rejsedag samt dels 20 pCt. af de om Bord ansattes Lønninger med et vist Hensyn til Skibenes Størrelse.

Ogsaa Frankrig, Italien og flere Lande hører til de førende indenfor Subsidie-Kresen, og mod alle dem maa de faa Lande, der endnu har holdt sig fri, konkurrere. Unægtelig en svær Opgave.

SVERIGE OG DANMARK

Det ser ud til efter de sidste Statistiker, at Handelen mellem Danmark og Sverige stagnerer eller gaar tilbage.

Sveriges totale Indførsel er i de fem Maaneder forøget fra 567 Mill. Kr. i Fjor til 634 Mill. i Aar; Udførslen er steget fra 462 til 531 Mill. I denne betydelige Fremgang med næsten lige stor Vækst for Indførsel og Udførsel har baade Finland og Norge Del. For Finlands Vedkommende er Sveriges Indførsel vokset fra 5,2 til 6,9 Mill. og Sveriges Udførsel fra 17,6 til 23 Mill. Men Danmarks altsaa ikke. Paa et Tidspunkt, hvor der tales saa meget om skandinavisk Samarbejde, og hvor Forholdet mellem Sverige og Danmark er det bedst tænkelige og kunde tjene til Forbillede for hele Verden, er det dobbelt uheldigt, at Handelen skal gaa tilbage.

I de fem første Maaneder i Aar er Sveriges Indførsel fra Danmark gaaet ned, omend med en Ubetydelighed, men paa Baggrund af en stærkt forøget svensk Totalimport. Den var i Fjor 39,270,000 Kr., men er i Aar 39,101,000 Kr. Stærkere endnu er Sveriges Udførsel til Danmark faldet, nemlig fra 27,178,000 Kr. til 20,440,000 Kr.

Det er de svenske Tal. De danske er ikke helt de samme.

Efter den danske Statistik er Danmarks Udførsel, inklusive Genudførsel, til Sverige for Perioden Januar—Maj forøget fra 33,7 Mill. Kr. i 1935 til 34,5 Mill. Kr. i 1936, medens Indførslen er formindsket fra 32,2 Mill. Kr. i 1935 til 31,6 Mill. Kr. i 1936. Udførsels-Overskudet i Handel med Sverige — altsaa Indførsels-Overskudet for Sverige — er saaledes forøget fra 1,5 Mill. Kr. i 1935 til 2,9 Mill. Kr. i 1936.

Tendensen i de svenske og danske Tal er omtrent den samme, nemlig at Omsætningen mellem de to Lande ikke gaar frem.

Det burde ikke være saadan. I en Tid, som nu, bør Danmark og Sverige staa i det nærmest mulige ogsaa økonomisk Samarbejde, og det maa oprigtig haabes, at der sker en Forandring snarest i dette Forhold.

HANDELEN MED ITALIEN OG SPANIEN

Efter Forlydende har Udenrigsministeriet nu fra den danske Gesandt i Rom modtaget Italiens Forslag til Genoptagelse af den tidligere Handelsforbindelse. Der er derefter Udsigt til, at der inden mange Uger vil komme en Vareudveksling i Stand nogenlunde efter de samme Linjer som for Sanktionernes Ikrafttræden. Danmark udførte til Italien en Del Kreaturer og Svin samt Smør, medens vi til Gengæld aftog Hatte, Vin og Sydfrugter i alt for ca. 10 Mill. Kr. om Aaret, og saaledes vil det formentlig nu blive igen.

Derimod er Handelssamkvemmet med Spanien praktisk taget helt blevet afbrudt. Spanien var Hovedaftager af færøske Klipfisk, og der var ogsaa kommet en Eksport i Stand til Spanien af danske Æg. Men det har i lange Tider knebet svært med at faa Betalingen hjem, og Danmark har nu ca. 8 Mill. Kr. til Gode i Spanien. Derfor er Eksporten herfra næsten gaaet i Staa, og under de Forhold, der nu hersker i Spanien, er der naturligvis ikke Tale om at faa tilvejebragt en Nyordning.

VEDTAGNE AMERIKANSKE LOVE

I den nylig afsluttede amerikanske Kongressamling vedtoges følgende Love om Skibsinsektion og Sikkerhedsforanstaltninger om Bord paa Skibe.

Public No. 765—74th Congress. Loven udstrækker de for Dampskibe gældende Bestemmelser om Skibsinsektion til at omfatte alle Skibe, uden Hensyn til Størrelse og Drivkraft og til, om de medfører Fragt eller Passagerer for Betaling eller ikke, hvis de medfører brandbare Vædsker i løs Ladning (in bulk). For saadanne Skibe skal Skibsinsektionen med Handelsministeriets Godkendelse fastsætte saadanne yderligere Regler, som maatte være nødvendige af sikkerhedsmæssige Grunde vedrørende Skibenes Konstruktion og Bygning, det dertil anvendte Materiale, Fremgangsmaaden ved Ind- og Udladning o. s. v. Saadanne Skibe skal være forsynet med et særligt Inspektioncertifikat. Lovens Bestemmelser finder ikke Anvendelse paa udenlandske Skibe, der medfører et gyldigt Inspektioncertifikat, anerkendt i Henhold til Lov eller Traktat.

Public No. 722—74th Congress. Ved denne Lov udstrækkes de om Inspektionen af Dampskibe gældende Love til ogsaa at omfatte søgaaende Skibe af 300 Brutto Tons og mere, drevet helt eller delvis ved Motor med indre Forbrænding. Hidtil har Motorskibe kun været underkastet en begrænset Inspektion, saafremt de medførte Fragt eller Passagerer for Betaling.

Public 712—74th Congress. Ifølge denne skal fra og med den 1. Juli 1937 ethvert Passagerskib med Køje- og Kahytsplads til 50 Passagerer eller flere være forsynet med et automatisk Overrislingssystem af en af Skibsinsektionen godkendt Type foruden de allerede eksisterende Forholdsregler til Beskyttelse mod Brand. Skibsinsektionen kan i særlige Tilfælde gøre Undtagelse herfra. Loven finder ikke Anvendelse paa fremmede Skibe fra Lande, som er Deltager i den internationale Konvention om Sikring af Menneskeliv til Søs og som har en Overenskomst med de Forenede Stater om Skibsinsektion.

Endvidere har De forenede Staters Præsident stadfæstet Lov om Ændringer i Sømandsloven af 4. Marts 1915.

Til denne Lovs Sec. 13 gøres der visse Tilføjelser gaa-

ende ud paa, dels at forhindre, at Skibsdrenge anvendes som almindelige Sømænd, dels at skærpe Betingelserne for at opnaa Certifikat som helbefaren Sømænd.

Der indføres Tjenestecertifikater (udstedt af Skibsinspektionen) saavel for alle beskæftigede i Maskinafdelingen, hvis Befarenhedsgrad er over Kullæmper og Aftører og lavere end Officer, som for alle andre Medlemmer af Besætningen med Angivelse af den Egenskab, hvori de er beføjet til at gøre Tjeneste. Kopi af disse Certifikater skal opbevares dels i de lokale Skibsinspektionskontorer, dels i Hovedkontoret i Washington (Sec. 1 e—g).

Paa de Skibe, for hvilke Loven gælder (d. v. s. Skibe paa over 100 Brutto Tons, undtagen saadanne, som kun besejler Floder, Kanaler og andre Søer end de saakaldte »Great Lakes«) skal Besætningen (inclusive Officererne) inddeles i 3 Vagter. Arbejdstiden begrænses til 8 Timer, og naar Skibet er i sikker Havn, skal der ikke forlanges noget som helst unødvendigt Arbejde paa Søn- og visse andre Fesldage (Sec. 2).

Enhver Sømænd skal forsynes med en saakaldt kontinuerlig Afmønstringsbog, hvori Skibskommissionæren ved Afmønstringen skal indføre visse nærmere angivne

Oplysninger. Udskrift af Bogens Indhold skal forefindes i Washington, saaledes at der i givet Fald kan udstedes bekræftede Kopier (Sec. 3).

De lokale Skibsinspektører skal inspicere Besætningens Lukafer mindst en Gang om Maanednen eller naar Skibet anløber amerikansk Havn og paase, at de i Henseende til Størrelse og sanitær Indretning er i Overensstemmelse med de gældende Regler (Sec. 4).

Fra Lovens Vedtagelse at regne skal alle Officerer og Lodser paa amerikanske Skibe være amerikanske Statsborgere og fra 6 Maaneder efter Lovens Vedtagelse skal ethvert amerikansk Skib, som forlader en amerikansk Havn, 75 pCt. af Besætningen exclusive Officererne være amerikanske Statsborgere, dog saaledes, at Handelsministeriet kan nedsætte Procenten, hvis det efter Undersøgelse konstateres, at kvalificerede Sømænd med Statsborgerret ikke er til Raadighed (Sec. 5).

Sec. 6 indeholder Straffebestemmelser. Ifølge Sec. 8 finder Loven ikke Anvendelse paa Fiskeriskibe, Hvalfangerskibe og Yachter.

Lovens Bestemmelser træder, som det vil ses, i Kraft paa forskelligt Tidspunkt.

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Man kan mene om Spørgsmaalet, Minimumsrate kontra fri Konkurrence, hvad man vil, men den Frygt der fra flere Sider kom til Orde, da River Plate Schemet saa Dagens Lys, og som gik ud paa, at Situationen let vilde stivne i Formalisme og Bureautisme, har i hvert Fald ikke vist sig berettiget. Tværtimod har The Tramp Shipping Committee vist sig i Besiddelse af en usædvanlig Handlekraft, og lige saa snart der paa et eller andet Marked har været den mindste Basis for en Forhøjelse af Raterne, er disse prompte bleven sat op. Vi omtalte i sidste Uge, den Forhøjelse der havde fundet Sted fra Australien, og i den nu forløbne Uge er Minimalraterne forhøjet saavel fra River Plate som fra Montreal.

Iøvrigt er Udviklingen paa de oversøiske Markeder stadig tilfredsstillende for Rederne. De forhøjede Minimalrater er betalt baade fra River Plate, hvor Forhøjelsen for den Sags Skyld kun var en Bekræftelse paa allerede betalte Rater, og fra Montreal, men iøvrigt henviser vi til nedenstaaende Oversigt over de enkelte Markeder.

St. Lawrence/Northern Range og Gulf/Vestindien. Transaktionerne fra St. Lawrence har kun været af begrænset Omfang, men 30.000 Qrs. Aug. Baad fik dog en forhøjet Rate. Fra Churchill sluttedes en enkelt Baad til 2/9d. til p.p. U.K., Sept. Deals fra Canada er livligt, med en Kende fastere Tendens.

Northern Range viser endnu ingen Tegn til bedre Aktivitet. Der noteres praktisk talt kun Scrapjern til uforandrede Rater, saavel til U.K. som til Japan.

Golfen viser heller ikke megen Interesse for Tonnage. Scrap til Japan indikerer 14/- f.i.o., og for en Last Fosfat til Japan eller Korea noteres \$2.90. For Bomuld til Japan kan stadig betales omkring 5½ Cents net/gross., men Rederne synes ikke at have Interesse herfor.

Fra Vestindien er Efterspørgslen lidt bedre. Stor Tonnage kan nu faa 13/9d. fra Cuba til p.p. U.K. eller Continent, Aug. San Domingo har betalt 13/- for 5500 Tonner.

River Plate. Dette Marked var stadig livligt og paa enkelte Dage sluttedes indtil 21 Dampere. For tidlig Tonnage er betalt helt op til 20/- til U.K., hvorimod Sept./Okt. Baade kun fik Minimalraterne. Til Destinationer uden for Minimalraterangen var Efterspørgslen ligeledes tilfredsstillende, med Rater omkring 20/- betalt saavel til Northern Range som til Pacifikkysten. Efterspørgslen fortsættes, selv om Bankholiday i Mandags naturligvis lagde en Dæmper paa Forretningerne.

Syd- og Nordamerikas Vestkyst. De i vor sidste Beretning omtalte Vanskeligheder for Nitratbefragterne

gør sig stadig gældende, og der er derfor intel at gøre paa dette Marked. Der noteres stadig Sukker fra Peru til U.K./Cont. til 18/-, og endvidere søges en Baad for Guano fra Chile til Norfolk til omkring \$6:—

Fra Nordpacific er der stadig Interesse for Tonnage paa f.i.o. Basis til U.K.-September Baad har faaet 22/-, men August Tonnage kan antagelig faa noget mere. Transpacific er lidt livligere. For 430.000 Cbft. Baad noteres £5000:— til 1 Plads Nordkina, f.i.o. Til Australien ligger Raten uforandret omkring 20/- per 100 Balefod.

Østen/Indien. Soyabønne-Befragterne er stadig interesseret i en Sept. Baad for hvilken antydes 24/6d., ligesom Tonnage kan sluttes for Novbr. eller Decbr. til 25/6d. Basis Rotterdam eller Hamburg. For sidstnævnte Position synes Rederne at holde ud for 26/-.

Saigon Ris har igen taget en lang Række Dampere, for praktisk talt enhver Position indtil ult. Novbr. Aug. Tonnage har faaet 27/6d., men for moderne Dieselskib Aug./Sept. antydes nu 28/6d., senere Positioner er noget mindre værd.

Fra Indo-Kina er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Anthracit til Frankrig. Der kan antagelig opnaas omkring 24/- 24/6d. f.i.o.

Ogsaa paa de indiske Markeder er der noget mere Liv. Kerner fra Madras Kysten noteres nu i 26/-, forsøger mere for Aug./Sept., og Bombay betalte 23/6d. for Linsæd til U.K./Cont., Aug./Sept.

Australien. Dette Marked er noget roligere, men den ny Minimalrate er dog betalt et Par Gange. Ertsfragterne fra Whyalla til Japan og Baltimore er uden nogen Forandring. Fra Ocean Islands noteres forskellige Fosfat Forretninger til U.K. og Østersøen omkring 30/-.

Sydafrika. Der er kun meget lidt Forretning paa dette Marked. Majs fra Beira til U.K./Cont. noteres uforandret 16/- forsøger mere for Okt./Novbr. — Durban fik Tonnage for Erts til Calais eller Boulogne og Porsgrund til 15/ f.i.o., hvilket er en betydelig Forbedring af den Rate, der oprindeligt noteredes for denne Forretning.

Europa. Disse Markeder udvikler sig i det store og hele tilfredsstillende. Enkelte mørke Pletter er der naturligvis altid, men Udsigterne for den kommende Tid synes tilfredsstillende.

Trælastmarkederne er lidt roligere, men der betales dog stadig over Minimalraterne. Udsigterne for Eftersættelsesæsonen er tilfredsstillende.

De udgaende Kulmarkeder er ikke underkastede større Forandringer. For Middelhavets vedkommende er det stadig den finansielle Stilling i Italien, der stil-

ler sig hindrende i Vejen for en Opblussen i Forretningerne. — De hjemgaaende Rater fra Middelhavet ligger uforandrede.

Donau har betalt den højere Rate af 15/6d. til Antwerp eller Rotterdam og gentaget 16/3d. til U.K. Sortehavet er uden større Forandringer.

Timecharter. Vestindia Markedet er nærmest livløst. En enkelt 5000 Tonner sluttedes i Kontinuation til \$1.03 for Rundtur. For moderne 4000 Tonner noteres den relativt gode Rate af \$1.85 for hjemgaaende Timecharter. Flere store Dampere er endvidere sluttede for Levering USNH. via Nordpacific, Tilbagelevering Europa til 3/-, og et dansk Dieselskib har for lignende Forretning faaet 4/6d.

For stor Dieseltonnage noteres iøvrigt en lang Række Ordre, baade for Periode og for enkelte Trips. 8300 Tonner Diesel har faaet 4/1½d. for 8/9 Maanedre, Levering og Tilbagelevering Europa.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Københavns nye Benzin- og Oliehavn

Som tidligere meddelt har der siden Foraaret været arbejdet stærkt paa den nye Benzinhavn paa »Provstenen«. Lockouten bragte nogen Forstyrrelse og Forsinkelse, men ved en intensiv Døgndrift er det lykkedes at faa Tankanlæg og Havn færdig, og i Lørdags blev de taget i Brug.

I Benzinhavnen er Alfred Olsen & Co. den største Lejer, og Firmaet har bygget fire store Tankanlæg, mens det femte er under Opførelse. »Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri« har konstrueret Tankene, og »Vølund« har lagt Rørledningerne.

Straks den første Dag begyndte man at losse Benzin og Petroleum fra Tankmotorskibene »Binta« og »Stigstad«, der hver er paa 9,000 Tons. Losningen foregik ved Pumpning direkte fra Skibene til Tankene. Selv om Tankene — der staar Firmaet i henvend Million Kroner — er rejst paa dansk Rekordtid, det vil sige i Løbet af 3 Maanedre, viser Indpumpningen ikke en eneste »svedende« Nagle.

Iøvrigt er alt forløbet programmæssigt ogsaa hvad selve Havnebygningen angaar. De store Tankskibe gik ind gennem den ny Rende uden Vanskelighed af nogen Art.

Der er skabt de bedst mulige Besejlingsforhold for de efterhaanden store Skibe, som benyttes i denne Fart. Med de godt 9 Meters Dybde opnaas, at Skibe paa indtil 10,000 Brutto Tons kan gaa ind til Kajen med fuld Ladning.

Ved Projekteringen af den ny Benzinhavn er der i væsentlig Grad taget Hensyn til Beskyttelsen mod Brand. Efter Samraad mellem Justitsministeriets særlige sagkyndige, Professor *Ruaschou* og Brandvæsenets Repræsentanter er der bygget et Skumanlæg, hvis Ledninger er ført omkring hver enkelt Tank.

Der skal dog udføres en Række Arbejder, før Benzinhavnen er helt færdig. Københavns Havn har investeret over 3 Mill. Kr. i Anlægget, saa forhaabentlig faar den Glæde af det.

Danske Skibe i spanske Havne

Der har været Planer fremme om, hvis det blev nødvendigt, at sende de Danske i Barcelona hjem med Dp. »Inger«, der f. T. ligger i Barcelona Havn. »Inger«, der tilhører J. Lauritzen. »Inger« meddeler, at alt er vel.

Skibet skal laste til Østersøen, men endnu har man ikke kunnet begynde Indladningen, men maa afvente Begivenhedernes Gang.

Imidlertid synes det, som om Forholdene er ved at blive roligere. Rederiet har haft 6 Skibe i østspanske Havne, bl. a. Barcelona, Valencia og Alicante, og de er alle blevet lastet og er afsejlet inden for de sidste 8 Dage, undtagen »Inger«.

Svensk Flagg

Det svenske Søfartsblad »Svensk Flagg« har undergaaet visse Forandringer og fremtræder nu i udvidet Skikkelse, idet det er gaaet over fra at være Uge- til at være Maanedssblad. Det første Nummer i den ny Skikkelse foreligger nu. Det er Juliheftet. Af de højaktuelle Indhold kan nævnes Dr. jur. Kuylenstiernas analyserende Artikel om Skibsfartens Skattespørgsmaal. Kancellisekretær Niels Sehlberg skriver om »Skibsfartssubventioner i Udlandet«. Endvidere er der en oplysende Artikel om »Levantrafikken og den politiske Usikkerhed« og i særlige Artikler behandles Stillingen indenfor Skibsygningsindustrien osv. Heftet er rigt illustreret.

Skibssalg

Den danske Damper »Benito«, tilhørende Dansk-Afrikansk Dampskibsselskab, København, er solgt til Mariehamn. »Benito« har været i Tørdok i Malmø og har faaet

Navnet »Advance«, hvorefter den med finsk Besætning er afsejlet til Gdynia. »Benito« indkøbtes for nogle Aar siden til Danmark. Den er bygget 1917 i Chicago og er paa ca. 2,000 Brutto Tons.

Sejladser paa de spanske Havne

Hamburg- og Bremen-Rederierne, der driver Trafik paa Spanien, har annulleret deres Skibes Sejladser til spanske Havne. Ligesom de engelske Assurandører har de tyske Forsikringsselskaber besluttet at opsigte den politiske Risiko for Transporter til Spanien.

»Bardaland«

Fornyelig søsaltes fra Göteborg et nyt Motorskib »Bardaland« for Regning den ogsaa her i Landet velkendte Svenska Orient Linien, der netop i disse Dage fejrer sit 25 Aars Jubilæum, og som — sammen med en Række andre svenske Linie-Rederier under Broströms-Koncernen — repræsenterer de forende Linier inden for svensk Skibsfart.

M.S. »Bardaland« er det 9ende Motorskib, der er bygget af Svenska Orient Linien inden for de sidste 7 Aar, og den 10ende Nybygning er i Øjeblikket under Arbejde og vil blive færdig i Løbet af 1937.

Det nye Skib laster 4,750 tons og løber ca. 14 Knob. Ligesom Liniens tidligere Nybygninger er Skibet forsynet med de sidste tekniske Forbedringer. Med særlig Henblik paa Trafikken paa Levanten er »Bardaland« udstyret med udmærket ventilerede Rum og særligt Fryse- og Køleanlæg. Skibet vil blive indsat paa Levantrutten, saa snart det er færdigt, og vil utvivlsomt danne en værdifuld Forøgelse af Liniens Flaade, der er fuldt beskæftiget i den stadig forøgede Trafik til og fra Levanten, som Svenska Orient Linien i høj Grad har været medvirkende til at oparbejde. C. K. Hansen er Liniens Agenter i København.

20-Knob Trampskibe i Japan

Det japanske Trafikministerium har forelagt Offentligheden en ny Plan til Forbedring og Udvidelse af den japanske Skibsfart. Den nye Plans væsentligste Indhold gaar ud paa Bygningen af Trampskibe med en Fart af mindst 20 Knob; yderligere foreslaas en Subvention til den japanske Trampskibsfart. Mens den bestaaende Lov til Forbedring af Skibsstandarden fordrer en Ydelse af Fragtdamper-Nybygningerne paa 17 til 18 Knob, skal alle Fragtdampere efter Bestemmelsen i den nye Plan have en Fart paa 20 Knob.

Eksamensresultater

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer i København har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserproven* indstillede sig 5 Eksaminander, som alle bestod.

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 78 Eksaminander, hvoraf 59 bestod.

Til *Den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag* indstillede sig 53 Eksaminander, hvoraf 50 bestod. Til *Maskinfag 52*, hvoraf 47 bestod. Til *Elektrotekniske Fag 52*, hvoraf 46 bestod. Til *Haandværksproven 39*, hvoraf 38 bestod.

Til *Elektroinstallator-Proven for Maskinister* indstillede sig 48 Eksaminander, hvoraf 45 bestod.

»Normandie« har stadig det blaa Baand

»Queen Mary« har paa sin Hjemrejse naaet en Genemsnitshastighed paa 29,79 Knob. Damperen har heller ikke paa denne Rejse vundet »det blaa Baand«, idet »Normandie« paa sin Rekordrejse sejlede 30,31 Knob.

England vil bygge en »King George«

Det meddeltes forleden i Underhuset, at Finansminister Neville Chamberlain har givet endelig Tilladelse til Bygningen af et Søsterskib til »Queen Mary«. Det nye Skib, der antagelig faar Navnet »King George«, vil blive paa 83,000 Tons eller endnu større end »Queen Mary«, der er paa 80,973 Tons. Kølen til »King George« vil blive lagt snarest, og Stabelafløbningen skal saa kunne finde Sted i Slutningen af 1937, hvorefter Skibet vil kunne stikke i Søen i Sommeren 1939.

Trafikken paa Alexandria

I den første Halvdel af 1936 har 1,224 Handels- og Tankskibe med en Tonnage paa 2,78 Million N.R.T. anløbet Alexandrias Havn, mod 1126 Skibe med 2,58 Million N.R.T. i samme Tidsrum i Fjor. 91 Skibe havde Kulladning, 32 kemiske Produkter, 36 Træ, 53 Petroleum og Benzin, 3 Roesukker og 3 Cement og Asfalt.

Fyrene slukkes langs den spanske Kyst

Fra officiel Side oplyses, at Fyrene paa Spaniens Kyst mellem Kap Trafalgar og Chipiona er slukket. Lignende Forholdsregler kan eventuelt blive truffet uden Varsel ved andre Dele af den spanske Kyst og Besiddelser.

»Erna« skal bjerges

I Vinter kærtrede og sank den i Kerteminde hjemmehørende Motorskonerl »Erna« i Farvandet Øst for Knudshoved i Store Bælt. Det lykkedes Besætningen, 3 Mand, at bjerge sig ind til Land, men der hengik lang Tid, inden man fandt Vraget, der ligger ½ Sømil Øst for Knudshoved. Paa Foranledning af Assurandørerne vil Skibet, der er lastet med Træ, nu blive hævet.

Britisk oplagt Tonnage

Chamber of Shipping oplyser, at der den 1. Juli laa oplagt i britiske Havne 196 Skibe paa ialt 478,200 Netto Tons, heraf 21 fremmede Skibe, hvoraf 15 spanske, paa tilsammen 31,518 Tons, saaledes at den oplagte britiske Tonnage udgjorde 432,680 Tons eller en Nedgang i de sidste tre Maaneder paa 19,628 Netto Tons.

PERSONALIA

60 Aar

Formanden for Københavns Skipperforening, Kaptajn Svend Prip, fylder 11. August 60 Aar.

Kaptajn Prip tillraadte Stillingen som Formand for Københavns Skipperforening efter Kaptajn Jacob Møller. Kaptajn Prip var i sin Tid Fører i Det Østasiatiske Kompagni, men udtraadte af Kompagniets Tjeneste i 1922, hvorefter han virkede som Luge- og Ladningsbesigtigelsesmand for Grosserer-Societetet.

Den 6. August fylder Fører i »De danske Statsbaner«, Kaptajn J. Jørgensen, 50 Aar. Kaptajn Jørgensen gør for Tiden Tjeneste i Oddesundsoverfarten.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petrolcums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdal«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

A/S Det Danske Kulkompagni.

A/S »Motortramp«, Stensved.

Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresunde«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafskibsselskab.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phoenix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugsererselskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 4. AUGUST 1936

A

s.s. Aalborg, pass. Kbhvn. 31.7.
s.s. Aalborghus, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aaro, afg. Dakar 25.7. til Liverpool.
s.s. Aase, pass. Skagen 3.8. p. R. t. Klaipeda.
m.t. Aase Mærsk, afg. Houston 29.7. til Salonica.
s.s. Absalon, ank. Blyth 29.7.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Dairen 2.8. til Yokohama udg.
s.s. Agnete, ank. Immingham 29.7.
s.s. Agnete Mærsk, pass. Skagen 29.7.
s.s. Alabaina, ank. Buenos Aires 23.7.
m.s. Alexandra, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Alfa, pass. Flamborough Hd. 29.7. p. R. t. Berwick.
s.s. Algarve, ank. Catania 27.7.
s.s. Alice, ank. Kbhvn. 25.7.
m.s. Alinena, ank. Antwerpen 29.7.
m.s. Alsia, Heindorn, afg. Penang 30.7. hjg. til Colombo.
s.s. Allsund, Nielsen, ank. Tarafa 27.7.
s.s. Amalienborg, ank. Riga 25.7.
m.s. Amerika, Borch, pass. Sullyisles 1.8. udg. p. R. t. St. Thomas.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Curacao 23.7.
s.s. Anna, afg. Kemi 28.7. til Rouen.
m.s. Anna Mærsk, ank. Baltimore 19.7.
m.s. Annan, ank. Kbhvn. 6.6.
s.s. Anne, ank. Kbhvn. 28.7.
s.s. A. P. Bernstorff, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
m.s. Argentina, afg. Rio Janeiro 28.7. til Kbhvn.
m.s. Arizona, ank. Kbhvn. 2.8.
s.s. Arnold Mærsk, ank. Liverpool 25.7.
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. Kbhvn. 3.8. p. R. t. Baltimore.
m.s. Asia, Hansen, pass. Rocas 26.7.
s.s. Askø, ank. Kalundborg 1.8.
s.s. Aslaug, afg. London 29.7. til Klaipeda.
m.s. Asnæs, pass. Skagen 1.8.
m.s. Astoria, Jensen, ank. New York 3.8.
s.s. Astrid, Madsen, ank. Gdynia 29.7.
m.s. Australien, Rasmussen, afg. Singapore 30.7. til Manila udg.

B

s.s. Bellona, ank. Nakskov 27.7.
s.s. Benedikt, i Kbhvn.-Fyn-Falster Ruten.
m.t. Bente Mærsk, afg. Bahia Blanca 24.7. til La Libertad.
s.s. Bergenhus, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Bertha, ank. Antwerpen 25.7.

s.s. Bes, pass. Hammershus 4.8.
s.s. Betty, ank. Helsingør 25.7.
s.s. Betty Mærsk, afg. Port Talbot 28.7. til Montreal.
s.s. Birgit, Vilsmark, pass. Lödingen 2.8.
s.s. Birgitte, afg. Kbhvn. 19.7. til Leningrad.
s.s. Birte, Pedersen, afg. New York 31.7. til London.
s.s. Bodil, afg. Sfax 27.7. til Casablanca.
s.s. Bogo, Nielsen, ank. Kbhvn. 3.8.
m.s. Boringia, Rasmussen, afg. Saigon 1.8. til Bangkok.
m.s. Bornholm, Petersen, afg. Greenock 28.7.
s.s. Bothal, Hansen, ank. La Pallice 1.8.
s.s. Brasilien, pass. Ushant 24.7. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Santos 3.8.
s.s. Brelland, Hansen, afg. Danzig 27.7. til St. Nazaire.
s.s. Britta, afg. Gdynia 28.7.
s.s. Broholm, ank. Casablanca 25.7.
s.s. Brosund, Hansen, ank. Iggesund 2.8.
s.s. Brynhild, ank. Aarhus 28.7.

C

m.s. California, pass. Ushant 22.7. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. Canada, Knudsen, afg. San Francisco til Los Angeles for hjg.
m.s. Canadian Reefer, afg. San Francisco 27.7. til Marseilles.
s.s. Carmen, ank. Oslo 27.7.
m.t. Caroline Mærsk, afg. Esbjerg 27.7. til Corpus Christi.
m.s. C. F. Tietgen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Charkow, i Kbhvn.
m.s. Chastine Mærsk, ank. Baltimore 26.7.
m.s. Chile, Larsen, ank. Saigon 3.7.
m.s. Chr. Holm, ank. Christobal 4.8.
s.s. Chr. J. Kampmann, ank. Bordeaux 27.7.
m.s. Chr. Sass, Hansen, afg. Port Alfred 2.8. til Philadelphia.
s.s. Christiansborg, ank. Garston 3.8.
s.s. Cimbria, Lund, ank. Kbhvn. 31.7.
s.s. Clara, Johansen, afg. Gdynia 30.7. til Bayonne.
m.s. Columbia, Nørregaard, forv. afg. Montreal 2.8.
s.s. Cornelia Mærsk, ank. Maracaiho 20.7.
s.s. Cyril, Farup, ank. Amsterdam 28.7.

D

s.s. Dagmar, i Kbhvn.-London Ruten.
s.s. Dagmar, ank. Lissabon 24.7.
s.s. Dania, Danholt, ank. Danzig 3.8.
m.s. Danmark, forv. ank. Hull 5.8.
m.s. Danmark, Hjernum, afg. Singapore 2.8. til Port Said hjg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. 8. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,30
NEWYORK.....	447,75	AMSTERDAM.....	303,90
BERLIN.....	179,85	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,60	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,50	HÆLSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	146,00	PRAG.....	18,65
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,65

s.s. *Delaware*, afg. New York 28.7. til Kbhvn.
 s.s. *Diana*, i Kbhvn.
 s.s. *Dorrit*, pass. London 30.7. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Douro*, afg. Kbhvn. 5.8. til Memel.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Island-Thors-havn.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Königsberg 28.7.
 s.s. *Edith*, afg. Carthagera 28.7. til Valencia.
 s.s. *Edv. Nissen*, pass. Lødingen 20.7. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Effe Mærsk*, pass. Dungeness 29.7. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Egholm*, afg. Flushing 29.7. til Kbhvn.
 s.s. *Ellen*, afg. Grangemouth 28.7. til Malmø.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Odense 3.8.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Archangelsk 2.8.
 s.s. *Elisabeth*, afg. Galway til Archangel.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Rotterdam 24.7.
 s.s. *Elsborg*, ank. Uleåborg 30.7.
 s.s. *Else*, afg. Kemi 25.7. til Rochester.
 s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Ghent 28.7.
 s.s. *Emanuel*, forventes afg. Immingham 4.8. til Raumo.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Quebec 26.7. til Bonavista.
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Swansea 19.7. til Venezuela.
 s.s. *Energi*, pass. Lødingen 3.8., nordgaaende.
 s.s. *England*, i Eshjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Tyne 31.7.
 s.s. *Enigheden*, afg. Liverpool 30.7. til Archangel.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Djibouti 1.8. udg. til Colombo.
 s.s. *Erik Boye*, afg. New York 29.7. til Baltimore.
 s.s. *Erindring*, forventes afg. Tralee 4.8. til Whitehaven.
 s.s. *Erna*, pass. Spurn Hd. 30.7. p. R. t. Esbjerg.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, Timecharter Newfoundland.
 s.s. *Ester*, afg. Gibraltar 29.7.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Rotterdam 21.7.
 s.s. *Estrid*, afg. Port Bouet 28.7. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 3.8. hjg.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-Svendborg-Nakskov.
 m.s. *Falstria*, Seier Christensen, afg. Colombo 23.7. hjg.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Rotterdam 30.7.
 m.s. *Fano*, ank. Kbhvn. 26.7.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Kbhvn. 26.7. udg.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, afg. Kemi 1.8.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Bristol 31.7.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

s.s. *Frederiksborg*, afg. Pomaron 3.8.
 s.s. *Freja*, ank. Bordeaux 25.7.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, ank. Antwerpen 1.8.
 s.s. *Fylla*, pass. Helsingør 3.8.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, ank. Kbhvn. 25.7.
 s.s. *Gerd*, afg. Kbhvn. 26.7. til Leningrad.
 s.s. *Gerda*, ank. Norresundet 27.7.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Archangel 4.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Los Angeles 27.7. til New York.
 s.s. *Gorm*, ank. New Orleans 27.7.
 s.s. *Grete*, ank. Saffi 27.7.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Sunderland 2.8.
 s.s. *Gudrun*, pass. Skagen 27.7.
 s.s. *Gunhild*, ank. Dublin 27.7.
 s.s. *Gunver Mærsk*, pass. Barry Is 29.7. p. R. t. Sharpness.
 s.s. *Gyda*, pass. Helsingør 30.7. p. R. t. Stettin.

H

s.s. *H. H. Petersen*, afg. Archangel 31.7. til Odense.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Rouen 1.8. til Methil.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Grangemouth 4.8.
 s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Hans*, ank. København 5.8.
 s.s. *Hans Broge*, ank. Calais 28.7.
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 24.7. p. R. t. New Foundland.

s.s. *Harald*, ank. Garston 22.7.
 s.s. *Harriet*, pass. Dungeness 29.7.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Viborg 26.7.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Beaumont 27.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Henry Tegner*, pass. Helsingør 3.8.
 m.s. *Herdis*, ank. Trangsund 23.7.
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Gibraltar 27.7. p. R. t. Leith.
 s.s. *Hilde*, ank. Trangsund 25.7.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Horsia*, Koch, ank. Ghent 27.7.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Kalmar 25.7.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Los Angeles 24.7. hjg. til Panama Kanal.
 m.s. *Indien*, Broner, forv. afg. Genoa 5.8.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Skagen 3.8. p. R. t. Birkenhead.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Boulogne 28.7.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Murmansk 27.7.
 s.s. *Inger*, ank. Barcelona 6.7.
 s.s. *Inger Toft*, afg. Malmø 4.8.
 m.s. *Irland*, Hartmann, ank. Lisbon 27.7.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Archangelsk 1.8.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island.
 s.s. *Ivar*, afg. Oslo 28.7. til Gdynia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Montreal 16.7.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 31.7. p. R. t. Antwerpen.
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Las Piedras 19.7.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Gøteborg 2.8. til Oslo.
 s.s. *Jenny*, pass. Gibraltar 30.7. p. R. t. Casablanca.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Bordeaux 25.7.
 s.s. *Johanne*, pass. Southend 29.7. p. R. t. Zeebrugge.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Alexandria 29.7.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, pass. Teneriffe 21.7. p. R. t. Rio Janeiro.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Kbhvn. 26.7.
 s.s. *Jutta*, pass. Ushant 30.7. p. R. t. Pasajes.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Trangsund 1.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Leningrad 30.7. til Aalborg.
 s.s. *Karen*, afg. Boness 27.7. til Granton.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Bryssel 3.8.
 s.s. *Karla*, afg. Casablanca 23.7. til Marans.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Antwerpen 19.7. til Constantza.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, pass. Hirtshals 27.7.
 s.s. *Kentucky*, ank. Aalborg 28.7.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Havana 9.7.
 s.s. *Kirsten*, ank. London 29.7.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Leningrad 2.8.
 s.s. *Knud*, pass. Helsingør 28.7. p. R. t. Manchester
 s.s. *Knut*, ank. Algier 29.7.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Rotterdam 1.8. udg.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Halifax 25.7. til Mulgrave.
 s.s. *Laura*, ank. Rotterdam 29.7.
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Lødingen 26.7.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Santos 29.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Helsinki 28.7.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Dakar 20.7.
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 3.8.
 s.s. *Lilian*, pass. Hirtshals 26.7. p. R. t. London.
 s.s. *Lily*, pass. Skagen 27.7. p. R. t. Irvine.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kiel 2.8.
 m.s. *Louisiana*, afg. Moss 13.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Lynæs*, pass. Helsingør 4.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn Ruten.
 s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Mano*, afg. Dakar 30.7. til Oran.
 s.s. *Maja*, pass. Helsingør 3.8.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Antwerp 30.7. hjg.
 s.s. *Mano*, afg. Dakar 30.7. til Orion.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Zeebrugge 2.8. til Kbhvn.
 s.s. *Margrete*, ank. Kemi 28.7.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marianne*, ank. Boston 25.7.
 s.s. *Marie*, afg. Kbhvn. 26.7. til Viborg.
 m.l. *Marie Mærsk*, pass. Beachy Hd. 20.7. p. R. t. Aruba.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Glasgow 3.8.
 m.s. *Marocco*, pass. Skagen 29.7. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Martin Carl*, ank. Rouen 31.7.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Martin Goldschmidt*, pass. Helsingør 29.7. p. R. t. Hull.
 s.s. *Marx*, ank. Brahestad 19.7.
 s.s. *Maryland*, afg. Rio Janeiro 20.7. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. St. John's 23.7.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Messina 1.8. p. R. t. London
 hjg.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 27.7. til Bayonne.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Groningen 28.7.
 s.s. *Najaden*, pass. Dungeness 28.7. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Nancy*, pass. Dungeness 29.7. p. R. t. Savona.
 s.s. *Nautic*, ank. Marseilles 16.7.
 s.s. *Nell*, ank. London 24.7.
 s.s. *Nelly*, ank. Jacobstad 29.7.
 s.s. *Nerma*, ank. Königsberg 28.7.
 s.s. *Nevada*, ank. Kbhvn. 28.7.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Philadelphia 29.7. til Buenos
 Aires.
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Christobal 22.7.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.
 s.s. *Niobe*, ank. Bayonne 26.7.
 m.s. *Nordbo*, ank. Liverpool 27.7.
 s.s. *Nordborg*, ank. London 3.8.
 s.s. *Norden*, ank. Savannah 27.7.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Kotka 19.7.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Philadelphia 29.7.
 m.s. *Nordhval*, pass. Skagen 28.7. p. R. t. Nakskov.
 m.s. *Nordkap*, ank. Montevideo 24.7.
 s.s. *Nordlys*, afg. New York 18.7. til Hamburg.
 m.s. *Nordpol*, ank. Coos Bay 19.7.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Sagunto 12.7.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, ank. St. Johns Nfl. 28.7.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga*, ank. Mistley 22.7.
 s.s. *Olga S.*, i Kbhvn.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Pugwash 24.7.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. ank. Marseilles 2.8.
 m.s. *Oregon*, pass. Ushant 8.7. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Oslo 30.7.
 s.s. *Otto Petersen*, pass. Hammershus 21.7. p. R. t. Lening-
 grad.

P

s.s. *P. N. Damm*, afg. Hartlepool 27.7.
 s.s. *P. Madsen*, afg. Rotterdam 26.7. til Dakar.
 m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Makasser 3.8.
 s.s. *Paris*, Larsen, pass. Dungeness 3.8.
 m.s. *Parkeston*, i Eshjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, pass. Christobal 27.7.
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Uura 24.7. udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Hongkong 29.7.
 s.s. *Polly*, pass. Hanstholm 27.7. p. R. t. Shoreham.
 s.s. *Poul Møller*, afg. København 3.8. til Hammeren.
 s.s. *Primula*, afg. Leith 25.7. til Island.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Leningrad 29.7.

R

s.s. *Randi*, afg. Svendborg 28.7.
 s.s. *Reval*, ank. Grangemouth 4.8.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg Ruten.
 s.s. *Riga*, ank. Boston 31.7.
 s.s. *Rignor*, pass. Hirtshals 29.7. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Rita*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. La Coubre 30.7. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Robert*, ank. Kbhvn. 27.7.
 s.s. *Rosenborg*, ank. London 29.7.
 s.s. *Rota*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Dakar 22.7.
 s.s. *Samso*, Pedersen, ank. Southampton 1.8.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Burntisland 3.8.
 s.s. *Scandia*, afg. Gøteborg 4.8.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 2.8.
 s.s. *Sejro*, ank. Jersey 3.8.
 m.s. *Selandia*, Andersen, afg. Macassar 3.7. til Manzanillo.
 m.s. *Siam*, Nielsen, pass. Cape of Good Hope 26.7. p. R. t.
 Trinidad.
 s.s. *Signe*, pass. Skagen 3.8.
 s.s. *Sigrud*, pass. Kbhvn. 2.8. p. R. t. Memel.
 s.s. *Sigrun*, ank. Horsens 2.8.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Lødingen 31.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Hull 1.8.
 s.s. *Skagerak*, ank. Dunkirk 25.7.
 s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Skodsborg*, afg. Leith 3.8.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Gibraltar 2.8.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Paramaribo 18.7.
 s.s. *Sophie*, afg. Liverpool 30.7. til Stockholm.
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 30.7.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Matanzas.
 s.s. *Stella*, ank. Christobal 26.7.
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Cape Maysi 1.8.
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, pass. Dunnet Head 2.8.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Havre 28.7.
 s.s. *Svanhild*, pass. Dunnet Hd. 28.7. p. R. t. New York.
 s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-
 Østersøen.
 s.s. *Swava*, i Randers.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Havre 23.7.
 s.s. *Søborg*, pass. Kbhvn. 1.8.
 s.s. *Sonderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Taarnholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-
 Østersøen.
 m.s. *Tacona*, Madsen, afg. New York 22.7.
 m.s. *Tasmania*, Barfoed, ank. Belfast 1.8.
 s.s. *Teddy*, afg. Vishy 5.8. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Tekla*, pass. Ushant 30.7. p. R. t. Rochefort.
 s.s. *Tempo*, ank. Hobro 5.8.
 s.s. *Tennessee*, ank. Santos 23.7.
 s.s. *Thyra*, ank. Shoreham 25.7.
 s.s. *Thyra*, ank. Odense 28.7.
 s.s. *Tjaldur*, ank. Kbhvn. 27.7.
 s.s. *Tomsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Tonking*, Juul Christensen, afg. Genoa 1.8. til Port
 Said.
 s.s. *Tove*, ank. Great Yarmouth 25.7.
 s.s. *Tovell*, Bang, afg. Archangelsk 2.8.
 s.s. *Trio*, ank. Korsør 5.8.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, ank. Frederikshavn 23.7.
 m.s. *Tunis*, ank. Kbhvn. 28.7.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulrik Holm*, ank. Kbhvn. 25.7.
 s.s. *Uranienborg*, afg. New York 28.7.

V

s.s. *Valborg*, afg. Dover 29.7.
 s.s. *Vendia*, Lund, pass. Hanstholm 1.8. p. R. t. Le Havre.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Helsingør 29.7. p. R. t. Trepport.
 s.s. *Viborg*, ank. Gdynia 30.7.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, ank. Kbhvn. 1.8.
 s.s. *Vidar*, i Eshjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, afg. Brake 28.7. til Oslo.
 s.s. *Virginia*, pass. Fornæs 3.8.
 s.s. *Vistula*, i Kbhvn.

W

s.s. *With. Colding*, afg. Svendborg 25.7. til Leningrad.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Pedersen, ank. Rouen 1.8.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Yrsa*, ank. Helsingør 15.7.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Ushant 4.8.

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
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 » »

**Weioliin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København



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 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.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.
(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491 & 13370EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Tlgr.-Adr.:
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
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

VINKE & CO.AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERPSkibsredere, 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 Patenmalning 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.

52. Aargang.

København 5. August 1936.

Nr. 31.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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* l'unkters 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.

2143. (P). Sverige. Lodsstationer ophæves.

(U. f. s. Nr. 31/2338 og 31/2340. Stockholm 1936.)

Fra og med 1. Januar 1937 ophæves nedennævnte Lodsstationer:

Inlångan paa c. 56° 03' N. 15° 46' E.

Arpö paa c. 56° 07' N. 15° 28' E.

Timmerabben paa c. 56° 57' N. 16° 30' E. og

Borgholm paa c. 56° 53' N. 16° 39' E.

(Kort Nr. 280, 268 og 269.)

2144. Sverige. Gotland W.-Kyst. Utholmen Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2339. Stockholm 1936.)

Utholmen Fyr paa c. 57° 26',₂ N. 18° 06',₀ E. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 3^{s.}, Blink 0,₅^{s.}, Mørke 2,₅^{s.}. Flammens Højde: 2,₈ m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 16/1064 1935. Kort Nr. 268 og 269.)

2145. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Remmargrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.

(U. f. s. Nr. 31/2336. Stockholm 1936.)

En rød Lys- og Fløjtetønde, *Remmargrund*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^{s.}, Blink 1^{s.}, Mørke 1^{s.}, Blink 1^{s.}, Mørke 17^{s.} er midlertidig udlagt paa 59° 45',₇₈ N. 19° 19',₇₇ E.

(E. f. S. Nr. 24/1609 1936.)

2146. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 31/2334 og 31/2335. Stockholm 1936.)

Følgende Lystønder er genudlagt paa Station:

Långrogrundet c. 63° 15' N. 19° 38' E., *Gerdas grund* c. 63° 31' N. 20° 45' E., *Vegagrundet* c. 63° 32' N. 20° 27' E., *Sörgadden* c. 63° 33' N. 20° 51' E., *Ellagrundet* c. 63° 51' N. 20° 52' E. og *Ruta Storgrund* c. 63° 59' N. 21° 09' E.

(E. f. S. Nr. 51/2948 og 52/3016 1935.)

2147. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 31/2333. Stockholm 1936.)

Paa S.-lige Havnemole i *Luleå Havn* er paa $65^{\circ} 34',_{70}$ N. $22^{\circ} 09',_{40}$ E. tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 9 Sm. Elektrisk Lampe paa hvid Flagstang. Brændetid: 1. August til Søfartens Ophør.

2148. Finland. Finske Bugt. Gråskär. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 19/771 og 19/772. Helsingfors 1936.)

a. Den hvide Stage med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $60^{\circ} 11' 43''$ N. $25^{\circ} 24' 46''$ E. er permanent inddraget.

b. En rød- og hvidstribet Stage med Tværtræ er udlagt paa $60^{\circ} 11' 43''$ N. $25^{\circ} 24' 53''$ E.

c. En hvid Stage med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa $60^{\circ} 11' 39''$ N. $25^{\circ} 24' 46''$ E.

2149. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Red. Lys- og Fløjtetønde forbliver uforandret.

(N. f. S. Nr. 31/3430. Berlin 1936.)

E. f. S. Nr. 30/2063 1936 annulleres, da Lys- og Fløjtetønden „GS.“ paa c. $54^{\circ} 33'$ N. $18^{\circ} 37'$ E. forbliver uforandret.

(E. f. S. Nr. 30/2063 1936.)

2150. Tyskland. Oderbank. Lys- og Klokketønden Oderbank O. genudlagt.

(N. f. S. Nr. 31/3332. Berlin 1936.)

Lys- og Klokketønden *Oderbank O.* er atter udlagt paa Station paa c. $54^{\circ} 19'$ N. $14^{\circ} 50'$ E.

(E. f. S. Nr. 24/1613 1936.)

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

2151. (T). Danmark. Sundet. Skovshoved Havn. Oplysning om Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.

Arbejderne ved Bygningen af den nye *Skovshoved Havn* er nu saa vidt fremskredne, at hele det N.-lige Havnebassin er under Bygning, saaledes at Ramningen af Pæle ogsaa i den N.-lige Dækmole — c. 225 m NE. for Hovedet af den gamle N.-Mole — har fundet Sted.

En klar Lanterne er anbragt paa det yderste Punkt af Molen, og dennes og Kystsikringens N.-ligere beliggende Partier er yderligere sikrede ved ophængte mindre Lanterner.

(E. f. S. Nr. 25/1681 1936. Havnelods, Side 178.)

2152. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Dagene 21. og 24. August samt 14. og 17. September d. A. vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Karrebæksminde Bugt*.

Skydepladsen begrænses mod Nord af *Sjællands Kyst*, mod Øst af Meridianen gennem Sømærket *Knudshoved Rev* (Hvid Stumptønde med 1 nedadvendt Kost), mod Syd af Breddeparallelens gennem Sømærket *Kirkegrund* (Hvid Klokketønde med 2 nedadvendte Koste) og mod Vest af Meridianen gennem sidstnævnte Sømærke.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme inden for Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.

2153. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde S. Losseplads afmærket.

En Losseplads for Fyld S. for *Karrebæksminde* er afmærket med 5 røde Bøjer med Stage paa nedennævnte Pladser:

- | | |
|--|--|
| 1. $55^{\circ} 09' 20''$ N. $11^{\circ} 38' 10''$ E. | 4. $55^{\circ} 08' 35''$ N. $11^{\circ} 39' 20''$ E. |
| 2. $55^{\circ} 08' 50''$ N. $11^{\circ} 38' 08''$ E. | 5. $55^{\circ} 08' 55''$ N. $11^{\circ} 39' 00''$ E. |
| 3. $55^{\circ} 08' 20''$ N. $11^{\circ} 38' 30''$ E. | |

(Kort Nr. 306, 299 og 279. Danske Lods, Side 508.)

2154. (T). Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
I Dagene 24. August, 2. og 14. September d. A. vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Kerteminde Bugt* m. v.
Skydepladsen begrænses mod Nord af Breddeparallellell gennem *Stavreshoved*, mod Øst af Meridianen $10^{\circ} 48' E.$ og mod Syd og Vest af *Fyns Kyst*.
Naar Skydning finder Sted efter Mærkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme inden for Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.
2155. Danmark. Farvandet Syn for Fyn. Svendborg—Rudkøbing. Lystønder genudlagt.
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:
Middelgrund c. $55^{\circ} 01' N.$ $10^{\circ} 41' E.$ *Rudkøbing Lob N.* c. $54^{\circ} 59' N.$ $10^{\circ} 43' E.$
(E. f. S. Nr. 24/1619 1936.)
2156. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 29. Juli d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 3,8 m.
Klørdyb S. Klokketønde: c. $54^{\circ} 50',_6 N.$ $10^{\circ} 33',_1 E.$
(E. f. S. Nr. 27/1826 1936.)
2157. (T). Danmark. Lille-Bælt. Gravede Rende til Bogense Havn. Dybde midlertidig formindsket.
I den gravede Rende til *Bogense Havn* findes der for Tiden to Puller med c. 4,0 m Vand. Normale Dybdeforhold (4,7 m) vil i en nær Fremtid blive retableret.
Bogense Havn: c. $55^{\circ} 34',_2 N.$ $10^{\circ} 04',_9 E.$
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2158. Danmark. Kattegat. Odden Havn. Fyr forandret og tændt.
Odden Havn Fyr paa c. $55^{\circ} 58' N.$ $11^{\circ} 22' E.$ er forandret og lyser nu, som følger:
1. Grønt i Pej. fra c. 135° til c. 157° . 3. Grønt i Pej. fra c. 248° til c. 315° .
2. Hvidt i — - c. 157° - c. 248° .
Iøvrigt er Fyret uforandret.
(E. f. S. Nr. 29/1980 1936. Kort Nr. 227. Fyr-Fort. Nr. 199. Havnelods, Side 157.)
2159. (P). Danmark. Kattegat. Læsø Trindel Fyrskib ombyttes.
Den 20. August d. A. eller snarest derefter ombyttes *Læsø Trindel Fyrskib* paa c. $57^{\circ} 28' N.$ $11^{\circ} 20' E.$ med et andet Fyrskib af samme Udseende.
Fyrkarakteren forbliver uforandret.
Flammens Højde ændres til 13 m.
Synsvidden — - 12 Sm.
Lysevnen — - 19 Sm.
Lufttaagesignalet vil blive afgivet med Nautofon, Karakteren uforandret, Tonehøjden ændret fra 525Sv./Sek. til 300Sv./Sek.
Til Brug ved en omtrentlig Afstandsbedømmelse er Lufttaagesignalet kombineret med Radiosignalet saaledes, at et Lufttaagesignal sætter ind samtidig med den sidste Prik i Bogstavgruppen a), d. v. s. c. $13,5^s.$ og $1^m. 13,5^s.$ efter Radiosignalets Paa-begyndelse.
Antallet af Sekunder, som medgaar fra nævnte Prik høres og indtil Lufttaagesignalet høres, angiver da Afstanden fra Fyrskibet, idet $1^s.$ svarer til c. 330m.
Radiofyret vil fremdeles være Nr. 2 i Gruppen — *Anholt Knob*, *Læsø Trindel*, *Østre-Flak* — med uforandrede Sendetider og Radiofrekvens ($294,5$ kc/s. : 1019 m); Tonefrekvensen ændres fra 1269 c/s til 423 c/s og Karakteren bliver:

a) Bogstaverne LTR LTR	13,75 ^s .
b) Pause	1,25 ^s .
c) 7 Streger, hver af 4,5 ^s . Varighed, adskilt ved mellem- liggende korte Pauser, hvori gives 1 Prik af 0,25 ^s . Va- righed	36,00 ^s .
d) Pause	9,00 ^s .
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Undervandssignalet bortfalder helt.

(Kort Nr. 246 og 211. Danskø Lods, Side 207. Fyr-Fort. Nr. 83 og Side 237.)

2160. (T). Norge. Oslofjord. Drøbaksund. Mineøvelser.

(B. f. S. Nr. 7/517. Oslo 1936.)

Indtil den 19. August d. A. er der udlagt Miner i Farvandet mellem *Drøbakgrunnen* og *Drøbaklandet*.

3 sorte Markeringsbøjer forsynet med hvid Natbelysning afmærker Minefeltets W.-Side.

Der er aaben Passage mellem disse Bøjer og *Drøbakgrunnen*, men Skibe med større Dybgaaende end 2 m bør benytte Hovedløbet W. om *Drøbakgrunnen*. c. 59° 40' N. 10° 38' E.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2161. Rusland. Hvide Hav. Modyugski Island W. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1452. London 1936.)

Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 7,3 m ligger sunket paa c. 64° 57' N. 40° 08' E. 2,69 Sm 303° fra *Modyugski* Gruppe-Blinkfyr.

2162. Rusland. Kola Inlet. Abram Korga. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1453. London 1936.)

Paa S.-Enden af Grunden og 0,1 Sm 210° fra det røde Blinkfyr paa N.-Enden er paa c. 68° 58' N. 33° 02' E. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3½^s. Flam-
mens Højde: 4 m. Synsvide: 3 Sm. Duc d'Albe.

2163. Rusland. Kola Inlet. Lagerni Point. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1453. London 1936.)

Lagerni Point Fyr ligger paa c. 68° 56' N. 33° 01' E. 0,16 Sm 196° fra den tidligere i Søkortet angivne Plads.

2164. Norge. Sortviknæringen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1936.)

I *Sortviknæringen* Fyr paa c. 71° 06',2 N. 24° 51',5 E. er den grønne Lysvinkel mellem Pejll. 176° og 228° samt den hvide Lysvinkel mellem Pejll. 228° og 243° nedlagt, og Fyret viser nu rødt Lys mellem Pejlingerne 176° og 250°. Iøvrigt er Fyret uforandret.

2165. Norge. Steinfjorden Fyr flyttet.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1936.)

Steinfjorden Fyr er flyttet til *Høgbæen* paa 69° 28' 44" N. 17° 19' 24" E. c. 20 m SSW. for Jernstangen. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flam-
mens Højde: 8,2 m. Synsvide: 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 Pejll. fra 321° til 334°. | 4. Rødt i Pejll. fra 190° til 195°. |
| 2. Hvidt i — - 334° - 339°. | 5. Hvidt i — - 195° - 204°. |
| 3. Grønt i — - 339° - 190°. | 6. Grønt i — - 204° - 212°. |

2166. Norge. Grøtavær. Smaløy. Kråka Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1936.)

Paa Varden ved *Smaløy* NE.-Side er paa $68^{\circ} 58' 23''$ N. $11^{\circ} 15' 42''$ E. tændt et Fyr, *Kråka Fyr*, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,5^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: $5,5$ Sm for hvidt og $3,5$ Sm for rødt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 183° til 199° .
 2. Hvidt i Pej. fra 199° til 183° .
- Brændetid: 12. August til 24. April.

2167. Norge. Lofoten. Drangelodden. Laukvik Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1936.)

Laukvik Fyr paa c. $68^{\circ} 23',4$ N. $14^{\circ} 25',1$ E. er anbragt paa Underbygning og viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s , Blink 1^s , Mørke 4^s . Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: $11,3$ Sm for hvidt, $8,0$ Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys. Iøvrigt er Fyret uforandret.

2168. Norge. Lofoten. Klokkerbåen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1936.)

I *Klokkerbåen Fyr* paa c. $68^{\circ} 17',7$ N. $14^{\circ} 17',3$ E. er der indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne 185° og 196° . Samtidig er Lysevnen forøget. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.

2169. Norge. Tysfjorden. Korsnes Havn. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1936.)

Til Brug ved Indsejlingen til *Korsnes Havn* er paa $68^{\circ} 15' 23''$ N. $16^{\circ} 03' 18''$ E. tændt et privat Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt fast Lys. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: $5,5$ Sm for hvidt, $3,5$ Sm for rødt og $2,5$ Sm for grønt Lys. Lanterne paa et lille Træhus. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 153° til 208° .
2. Hvidt i — - 208° - 223° .
3. Grønt i Pej. fra 223° til 267° .

2170. Norge. Brømsnesfjord. Rødsandnes Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1936.)

I *Rødsandnes Fyr* paa c. $63^{\circ} 04',1$ N. $7^{\circ} 41',2$ E. er indlagt en rød Lysvinkel mellem Pej. 185° og 193° . Iøvrigt uforandret.

2171. Norge. Frøjen E. Oldersundet. Båer.

(B. f. S. Nr. 7/515. Oslo 1936.)

Nedennævnte Båer er fundet i de vedføjede Afstande og Retninger fra *Vedelskyltebåen Fyr*, der ligger paa c. $61^{\circ} 47',3$ N. $4^{\circ} 54',4$ E.:

1. $3,1$ m 180 m 193° .
2. $2,5$ m 460 m 185° .
3. $3,7$ m 470 m 168° .
4. $0,6$ m 600 m 132° .

2172. Norge. Indre Sulen W. Barøy E. Båe.

(B. f. S. Nr. 7/513. Oslo 1936.)

En Båe med $1,8$ m Vand er fundet i Sundet E. for *Barøy* paa $61^{\circ} 08' 38''$ N. $4^{\circ} 49' 42''$ E. 50 m 180° fra Båen med Jernstang.

2173. Norge. Indre Sulen W. Lågøy E. Båer.

(B. f. S. Nr. 7/514. Oslo 1936.)

1. En $2,2$ m Båe er fundet paa $61^{\circ} 07' 10''$ N. $4^{\circ} 49' 43''$ E. 50 m 84° fra Båen *Lågøy E.*
2. En $3,1$ m Båe ligger 25 m 180° fra (1).

2174. Holland. Helder Radiopejlstation flyttet og i Virksomhed.

(B. a. Z. Nr. 162/1930. 's-Gravenhage 1936.)

Radiopejlstationen ved *Helder* er flyttet til $52^{\circ} 57' 06'',2$ N. $4^{\circ} 43' 13'',4$ E. og er traadt i Virksomhed. Pejlinger gives mellem Retningerne 205° og 20° regnet fra Stationen.

- 2175. Skotland E.-Kyst. Tay Floden. Abertay Fyrskib genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 1468. London 1936.)
Abertay Fyrskib paa c. 56° 27' N. 2° 42' W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 22/1527 1936.)
- 2176. Skotland E.-Kyst. Tay Floden. Forbudt Ankerplads.**
(N. t. M. Nr. 1450. London 1936.)
Ankring er forbudt paa et Omraade begrænset mod W. af en Linie i Retningen 335° fra *Beacon rock* Fyr til Kysten, mod S. af en Linie 1,02 Sm i Retningen 87° fra *Beacon rock* Fyr til en Position (a), mod E. af en Linie i Retningen 356° fra (a) til Kysten. *Beacon rock* Fyr: 56° 27' (30") N. 2° 57' (15") W.
- 2177. (P). Shetlandsøerne. Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 1476. London 1936.)
1. *Sutherlandness* Fyr paa c. 60° 22' N. 1° 00' W. forandres omkring den 20. August d. A. fra at vise hvidt, fast Lys til hvidt Et-Blink hver 3^s. Iøvrigt uforandret.
 2. *Muckle Roe* Fyr paa c. 60° 21' N. 1° 27' W. forandres omkring den 24. August d. A. fra at vise hvidt, fast Lys til hvidt Et-Blink hver 3^s. Iøvrigt uforandret.
 3. *Fuglaness* Fyr paa c. 60° 06' N. 1° 21' W. forandres omkring den 14. September d. A. fra at vise hvidt, fast Lys til hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s. Iøvrigt uforandret.
- (Kort Nr. 263.)
- (Se Tillæg.)
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**
- 2178. (T). Frankrig. Cherbourg. Ankring midlertidig forbudt.**
(A. n. N. Nr. 30/1915. Paris 1936.)
Ankring paa *Cherbourg* lille Red er midlertidig forbudt paa Grund af Udlægning af talrige Fortøjningsbøjer for Vandflyvemaskiner. c. 49° 39' N. 1° 37' W.
- 2179. England. Portland Havn Anduvning. Undervandshindringer fjernet.**
(N. t. M. Nr. 1447. London 1936.)
E. f. S. Nr. 20/1413 1936 annulleres, da de deri omtalte Undervandshindringer er fjernet.
c. 50° 34' N. 2° 24' W.
(E. f. S. Nr. 20/1413 1936.)
- 2180. England S.-Kyst. Falmouth Anduvning. Undervandshindringer fjernet.**
(N. t. M. Nr. 1469. London 1936.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 26/1808 1936 meddeles, at de deri omtalte Undervandshindringer er fjernet. c. 50° 05' N. 5° 00' W.
(E. f. S. Nr. 26/1708 1936.)
- 2181. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Formby Point W. Vrag forsvundet. Afmærkning inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1477. London 1936.)
Vraget, der var strandet paa c. 53° 33' N. 3° 07' W. 0,7 Sm 261° fra Flagstangen paa *Formby* Point er forsvundet, og den udlagte Vragtønde er inddraget.
(E. f. S. Nr. 4/235 1936.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

10/1059 *København—Rødbyhavn.* Oplysning om Brændetid for Luftfy.

I. Østersøen.

1936

- 8/487 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
 12/788 *Sverige. Golland E.-Kyst. När Fyr* forandres.
 14/954 *Tyskland. Brüsterort.* Taagesignal forandres. Stormsignalmast flyttes.
 14/955 *Polen. Danzig Bugt. Gdynia.* Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
 14/1015 *Tyskland. Kielerfjord. Gabelsfach NE.* Lystønde udlægges til Øvolsesbrug.
 16/1063 *Sverige. Golland W.-Kyst. Skansudde Fyr* forandres.
 16/1065 *Sverige. Golland W.-Kyst. Stenkyrkehuk Fyr* forandres.
 21/1447 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde Fyr* forandres.
 21/1449 *Tyskland. Femern. Staberhuk.* Taagesignal oprettes.
 25/1672 *Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto (Karlö).* Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.
 Advarsel.
 26/1736 *Sverige. Öland. Degerhamn.* Lodsstation nedlægges.
 28/1880 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Anduvning. Skydcøvelser.
 29/1970 *Estland. Moon Sund. Vorms Fyr* forandres.
 29/1971 *Estland. Moon Sund. Harilaid Fyr* forandres.
 29/1972 *Estland. Riga Bugt. Svorbe (Sorvesäär) Halvo. Zerel (Sörve) Fyr* forandres.
 29/1977 *Tyskland. Kieler Fjord.* Midlertidige Bestemmelser vedrørende Indsejling i og Udsejling fra Kielerkanalen ved *Holtenu.*
 30/2047 *Sverige. Ölandsrev* Fyrskib ombyttes midlertidig.
 30/2058 *Finland. Skärgårdshavet. Utö.* Taagesignal midlertidig forandret.
 30/2064 *Tyskland. Rügen. Stubbenkammer NÖ.* Vrag „*Anna*“. Advarsel.
 31/2143 *Sverige.* Lodsstationer ophæves.
 31/2145 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Remmargrund.* Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.

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

1936

- 1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N.* Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
 1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
 1/21 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provsten Fort.* Ølichavn under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.
 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted Batteri* og *Masnedø Fort.*
 1/30 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE.* Undervandshindring.
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydcøvelser. Advarsel.
 4/230 *Sverige. Sundet. Hälsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
 7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstromsbroen.* Besøjlingsforholdene ændret.
 13/891 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet SW.* Undervandshindring.

- 1986
- 14/1010 } Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Tilsanding.
 18/1292 }
 22/1516 } Danmark. Sundet. Drogden. Fyrbaake opføres. Drogden Fyrskib flyttet. Lys- og Fløjte-
 26/1804 } tønde udlagt.
 21/1453 } Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö yttre, östra Fyr forandres.
 22/1561 } Danmark. Sundet. Kongedyb. Provestens Havn. Midlertidig Afmærkning af Indsejlingen.
 24/1663 } Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr under Bygning. Sejladsforskrift. Advarsel.
 25/1683 } Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidig.
 26/1745 } Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidigt.
 27/1825 } Danmark. Sundet. Middelgrundsfort. Flakfort. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Haarbolle.
 Skanse. Skydeøvelser. Advarsel.
 27/1862 } Danmark. Store-Bælt. Vesterrenden. Oplysning om Vrag.
 28/1884 }
 29/1987 } Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.
 30/2066 } Danmark. Sundet. Flinteren. Søndre-Flint. Baake midlertidig opført.
 30/2068 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning
 om Dybde.
 31/2151 } Danmark. Sundet. Skovshoved Havn. Oplysning om Havnearbojder. Midlertidig Fyr-
 belysning.
 31/2152 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Bugt. Skydeøvelser. Førvand midler-
 tidig spærret. Advarsel.
 31/2154 } Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Bugt. Skydeøvelser. Førvand midlertidig spærret.
 Advarsel.
 31/2156 } Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 31/2157 } Danmark. Lille-Bælt. Gravde Rende til Bogense Havn. Dybde midlertidig formindsket.
 31/2193 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved Rev. Undervandshindring.
 31/2194 } Danmark. Lille-Bælt. Brandso ENE. Vrag.
 31/2195 } Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeøvelser. Førvand midlertidig spærret. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1986
- 1/38 } Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/39 } Danmark. Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W. Undervandshindring.
 1/41 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret.
 Advarsel.
 1/44 } Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.
 1/45 } Danmark. Limfjorden. Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg. Gennemsejlings-
 aabning midlertidig formindsket. Tider for Gennemsejling.
 1/46 } Danmark. Limfjorden. Oddeund. Bro under Bygning. Advarsel.
 9/569 } Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag „Kaj“. Advarsel.
 12/802 } Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.
 13/894 } Danmark. Isefjord. Bramsnæs vig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 16/1084 }
 19/1379 } Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Jernbanebro. Brooverbygning fjernes.
 29/1979 } Advarsel.
 21/1456 }
 24/1621 } Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Forestaaende Havnearbejder. Æn-
 25/1691 } dringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.
 26/1751 }
 25/1689 } Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Førvand midlertidig spærret. Advarsel.
 26/1693 } Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning.
 26/1804 }
 27/1830 } Danmark. Kattegat. Vrag „Dagfinn“ afmærket.
 27/1828 } Danmark. Kattegat. Juelsminde Havn. Tilsanding.
 28/1885 } Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydning. Advarsel.
 28/1957 } Danmark. Kattegat. Aalbæk Bugt m. v. Skydeøvelser. Førvand midlertidig spærret. Ad-
 varsel.
 29/1981 } Danmark. Kattegat. Læso-Rende Fyrskib ombyttes midlertidig.
 31/2159 } Danmark. Læso Trindel Fyrskib ombyttes.
 31/2197 } Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib midlertidig ombyttet.
 31/2198 } Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1986
- 1/48 } Nordsøen. Doggerbank. E.-Side. Vrag. Advarsel.
 8/486 }
 1/56 } Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjte-
 1/57 } England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.

- 1936
 1/58 *England. Humber. Grundt Vand.*
 1/59 *Skotland. Firth of Forth. North Carr Rock. Forsøgslystønde med Taageknaldsignal flyttet.*
 1/60 *Skotland. Firth of Forth. Leith. Boreoperationer.*
 10/639 *England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet.*
 25/1703 *England. Smith's Knoll Fyrskib ombyttes.*
 25/1704 *England. Withernsea. Fyr forandres.*
 28/1909 *England. Humber. Bull Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 29/2000 *England. Sunk Fyrskib ombyttes midlertidig.*
 29/2001 *England. Humber. Vrag.*
 30/2092 *England. The Downs. Vrag.*

Island og Færøerne.

- 1936
 1/66 *Island. Faxaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.*
 1/68 *Island. Fáskrúdsfjörður. Hafnarnes Fyr midlertidig slukket.*
 1/69 *Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.*
 17/1179 *Færøerne. Borda. Klaksvík. Havnearbejder. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1936
 1/82 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/83 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/84 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*
 1/85 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsofterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.*
 1/86 *Danmark. Stormvarsler, Vejrmedinger og Navigationsefterretninger af særlig Interessæ for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.*
 1/88 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/89 *Danmark. Stednavne rettes i danske Søkort.*
 1/92 *Færøerne. Vejrmeding pr. Radio.*
 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselsstationer.*
 2/147 *Britiske Øer og Nordsoen. Almindelige Oplysninger angaaende Miner.*
 12/859 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.*
 13/932 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 15/1054 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1936. Midlertidige Mærker for Søopmåling og Triangulation. Advarsel.*
 16/1115 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.*
 16/1116 *Tyskland. Norddeich. Oceanvejrmedinger.*
 17/1210 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 18/1290 *Danmark. Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.*
 18/1291 *Britiske Øer. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
 30/2137 *Spanien. Fyr midlertidig slukket.*

2182. **England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klokkabaad genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 31. Trinity House, London 1936.)
Lune Lys- og Klokkabaad paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 26/1764 1936.)
2183. **(T). Portugal. Tejo Floden Indløb. Tønde midlertidig inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1470. London 1936.)
Den røde Tønde paa c. 38° 37' N. 9° 23' W. 3,9 Sm 222° fra *Fort de Sao Juliao*
Fyr er midlertidig inddraget.
2184. **Afrika W.-Kyst. Sierra Leone Floden Indløb. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1484. London 1936.)
En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. er udlagt 1,32 Sm 294° fra
Kap *Sierra Leone* Fyr. c. 45° 25' N. 12° 26' E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2185. **Syd-Afrika. Cape of Good Hope Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 1461. London 1936.)
Den 4. September d. A. forandres *Cape of Good Hope* Fyr paa c. 34° 21' S. 18°
30' E. uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s.
2186. **Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Ambrose Channel Fyrskib. Radiofyr synkroniseret med Lufttaagesignal.**
(N. t. M. Nr. 26/1745. Washington 1936.)
Radiofyret og Lufttaagesignalet paa *Ambrose Channel* Fyrskib paa c. 40° 27' N.
73° 49' W. er nu synkroniseret til Brug ved Afstandsbestemmelse.
Radiofyret sender som hidtil hver 3^m. en Serie af Prikker i 1^m. Pause 2^m. undtagen
naar Taagesignalet er i Virksomhed. Radiofyret sender da Prikker i 52^s. hver 3^m. efter-
fulgt af 2 Streger af henholdsvis 1^s. og 5^s. Varighed og med 1^s. Mellemrum.
Lufttaagesignalet afgiver som hidtil Et-Stød hver 15^s. Stød 3^s. Pause 12^s. idet
dog hver 3^m. to af Stødene ombyttes med 1 kort og 1 langt Stød af henholdsvis 1^s. og 5^s.
Varighed.
Naar Lufttaagesignalet er i Virksomhed afgives Radiofyrets 1^s. og 5^s. Streger
samtidig med Lufttaagesignalets 1^s. og 5^s. Stød.
2187. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Fyrskib. Radiofyr og Taagesignal synkroniseret.**
(N. t. M. Nr. 26/1751. Washington 1936.)
Radiofyret og Taagesignalet paa *Savannah* Fyrskib paa c. 31° 57' N. 80° 40' W.
er nu synkroniseret til Brug ved Afstandsbestemmelse.
Radiofyret sender hver 3^m. Grupper bestaaende af 2 Prikker og 2 Streger i 1^m.
Pause 2^m. Radiofyret, der anvender Bølgelængde 294kc/s, er i uafbrudt Virksomhed
under Taage og usigtbart Vejr og i klart Vejr i den anden og femte Sjettedel af hver Time.
Taagesignalet bestaar af Et-Stød hver 20^s. Stød 2^s. Pause 18^s. undtagen hver
3^m. da en Gruppe paa 1 kort og 1 langt Stød, henholdsvis af 1^s. og 5^s. Varighed, træder i
Stedet for to af Stødene.
Naar Taagesignalet er i Virksomhed, sender Radiofyret ved Slutningen af hver
Udsendelse (hver 3^m.) en Gruppe bestaaende af 2 Streger af henholdsvis 1^s. og 5^s. Varig-
hed, som afgives samtidig med Taagesignalets tilsvarende Stød.

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

2188. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Heald Bank Fyrskib. Radiofyr oprettet. Taagesignal forandret. Afstandsbestemmelse.
(N. f. S. Nr. 19/1922. Berlin 1936.)
Ombord i *Heald Bank* Fyrskib paa c. 29° 05' N. 94° 14' W. er oprettet et Radiofyr, og samtidig er Taagesignalet forandret, som følger:

Radiofyr:

Bølgelængde: 290 kc/s (1034,5 m).	
Signal: Grupper paa to Toner, en høj og en lav, i.....	60 s.
Pause.....	120 s.
	<hr/> 180 s.

Taagesignal:

Pause 20 s., Tone 2 s., Pause 6 s., Tone 2 s.	30 s.
Pause.....	23 s.
Tone	1 s.
Pause.....	1 s.
Tone	5 s.
Pause 20 s., Tone 2 s., Pause 6 s., Tone 2 s. (4 Gange).....	120 s.
	<hr/> 180 s.

Sendetider: Under Taage o. l. uafbrudt, i klart Vejr i den tredje Sjettedel af hver Time.

Afstandsbestemmelse: I Radiosignalet sendes som sidste Gruppe en Streg 1 s., Pause 1 s., en Streg 5 s. Denne Gruppe sendes samtidig med Lufttaagesignalet tilsvarende Gruppe.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2189. Syrien. Beyrouth. Forbudt Ankerplads.

(N. t. M. Nr. 1443. London 1936.)

Ankring er forbudt W. for en Linie i Retningen 180° fra den midlertidig udlagte Lystønde, der viser rødt Et-Blink og ligger paa c. 33° 54' N. 35° 31' E.
(E. f. S. Nr. 20/1231 1935.)

2190. Syrien. Beyrouth. Lystønde midlertidig ombyttet.

(A. a. N. Beyrouth, Juli 1936.)

Den som Afmærkning for en Udvidelse af Havnen midlertidig udlagte Lystønde paa 33° 54' 25" N. 35° 30' 50" er midlertidig inddraget for Eftersyn og erstattet med et Fartøj, som om Dagen fører et rødt Flag og om Natten et rødt, fast Lys paa Mastetoppen. Naar Eftersynet er endt, vil dette Fartøj, uden nærmere Meddelelse, atter blive ombyttet med Lystønden.

(E. f. S. Nr. 31/2189 1936.)

2191. Ægypten. Alexandria. Radiomaster.

(N. t. M. Nr. 1444. London 1936.)

35 m høje Radiomaster findes i nedennævnte Afstande og Retninger fra Fort *Ayana* Flagstang, som ligger paa c. 31° 09' N. 29° 47' E.:

- | | |
|------------------|-------------------|
| a. 0,71 Sm 160°. | c. 0,72 Sm 162°. |
| b. 0,69 Sm 161°. | d. 0,698 Sm 163°. |

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2192. Filippinerne. Luzon W.-Kyst. Manila Anduvning. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 25/2671. Berlin 1936.)

Alle Skibe for indgaaende til eller for udgaaende fra *Manila* skal holde sig i en Afstand af mindst 1 Sm fra Øerne. Overtrædelse heraf medfører Straf. c. 14° 23' N. 120° 34' E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

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. 4 to Channel Pilot, Part I.
 T Supplement No. 2 to Arctic Pilot, Vol. I.
 R New Edition of Australia Pilot, Vol. III.

Tillæg.

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

2193. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved Rev. Undervandshindring. En Damper med et Dybgaaende af 5,0 m rapporterer at have rørt en Undervandshindring c. 75 m NW. $\frac{1}{2}$ N. for den hvide Stage med 1 nedadvendt Kost *Knudshoved Rev*, der ligger paa c. 55° 05' N. 11° 34' E. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

2194. Danmark. Lille-Bælt. Brandso ENE. Vrag. Et Stenfiskerfartøj er sunket paa c. 55° 22' N. 9° 44',7 E. c. 1 Sm ENE. for *Brandso*. Vraget, som ligger farligt for Sejladsen, vil blive eftersøgt.

2195. (T). Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Dagene 12.—18. August d. A. begge Dage incl. vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Lille-Bælt N.-lige Del*.

Skydepladsen begrænses mod Nord af Breddeparallellen gennem den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Flækojet*, paa 55° 25' (48") N. 9° 43' (16") E.; mod Øst af Meridianen gennem nævnte Sømærke; mod Syd af Breddeparallellen gennem *Brandso N.-Pynt* og mod Vest af *Jyllands Kyst*.

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 inden for Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2196. (P). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Radiofynd endnu ikke i Virksomhed.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/2141 1936 meddeles, at det deri omtalte Radiofynd ved *Aarhus Havn* først ventes at træde i Virksomhed i September Maaned.

c. 56° 10' N. 10° 13' E.

(E. f. S. Nr. 30/2141 1936.)

2197. (T). Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib midlertidig ombyttet.

(Telegrãm fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren er uforandret. Lufttaagesignal afgives med Tyfon, Et-Stød hver 30^s. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal eller Radiofyr.

2198. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,2 m, i *Svaneholm Fyr*linie: 5,7 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,3 m, i *Svaneholm Lob*: 1,2 m og i *Kobberø Lob*: 2,8 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,2 m Dybde over *Havrevlen* og 5,7 m i *Svaneholm Fyr*linie og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyr-linierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaaende end 4,2 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,5 m.

b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 2,9 m.

(E. f. S. Nr. 27/1834 1936).

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2199. Danmark. Jylland W.-Kyst. Bjærgchuse Baake genopført.

Bjærgchuse Baake er genopført paa 56° 19' (02") N. 8° 07' (30") E. Baaken er rød og viser, set tværs ind fra Søside, samme Figur som tidligere, nemlig en rød Diamant.

(E. f. S. Nr. 17/904 1934. Kort Nr. 255 og 264. Danske Lods. Side 109. Søm.-Fort., Side 18, Nr. 10.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

er en Nyhed, De skal lægge
Mærke til. Den er fremtil-
let af frisk Grapefrugt-Saft
tilsat Kinin, hvilket giver den
en pikant, let bitter "Tone".

Nydes ublandet eller f. Eks.
med et Stærk Gin.

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &
Captains' **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"
Stiftet 1899
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

—♦—
SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER
—♦—

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

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

LLOYD'S AGENT
Telefon: 4120
Statstelefon: 16
Telegram-Adr.
»Maritime«

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTING -:- 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.

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41
Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

British Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161
Telegram-Adr.: BACH

SVENDBORG

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens“
Telefon: 3
» 822

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.: »Hudes, Svendborg.«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN
Telefon Nr. 9 & 509

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE
TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.
TLGR. ADR.
SCHULTZ

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12
TELEGR.-ADR.: »ACTING«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 33

TORS DAG 13. AUGUST 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VEJEN TIL SAMARBEJDE

Tyskland og Italien har sagt Ja til at komme til Locarno-Mødet sammen med Frankrig, England og Belgien. Denne Nyhed betyder maaske mere end de store Sensationer. Paa dette Møde skal Europas Fremtid afgøres. Det er maaske det vigtigste Møde i hele vor Tids Historie, der her bliver afholdt. Man vil unægtelig indrømme, at dersom der kunde komme gode og positive Resultater ud af en saadan Sammenkomst, kunde den ikke prises højt nok. Men desværre — der er en lang Vej dertil, at man kan præsentere positive Resultater. Sandsynligvis bliver det til høflige Fraser, maaske ikke engang det. For Tendensen gaar i Øjeblikket mod en Magtgruppering i Europa, der kan blive saare farlig. To haarde Grupper staar overfor hinanden. Vi maa klamre os til Haabet, at der er en Mulighed for Samarbejde mellem Landene paa Trods af alle de Vanskeligheder, der i Øjeblikket laarner sig op. Spanien er et grelt Eksempel. Udfaldet i Spanien vil muligvis faa større Betydning for Europas Fremtid end Locarno-Magternes Møde. Men saa længe der er Liv, er der Haab, og vi maa blot ønske, at de fem Magter, naar de nu kommer sammen, holder sig det Maal for Øje, at det ikke blot er de enkelte Landes, det er hele Europas Fremtid, det gælder. Samarbejde eller Ragnarok — andre Muligheder findes næppe i Øjeblikket. Kan man da saa ikke finde Vejen til Samarbejdet?

Den tyske Rigsbankpræsident, Dr. Schacht, har i og for sig i et Interview forleden med den franske Journalist Jules Sauerwein anvist Vejen, idet han siger: »Jeg forlanger ikke det umulige. For at gøre Friheden til Regel igen for Handel og Vandel, kræves en langvarig Anstrengelse. Mens vi imidlertid venter paa disse lykkelige Tider, gives der Muligheder for at rense Luften og gøre den gunstigere for en politisk Tankeudveksling. F. Eks. en Genoprettelse af den internationale Kredit og paa den anden Side en Tilbagegivelse af et tysk Kolonionraade. Et Marked, som vi kunde hente Raastoffer fra, og hvor vore Købmand og Arbejdere kunde finde Beskæftigelse, vilde for Tyskland være et Middel til Beroligelse og til Afløb for dets Kræfter. Naar først engang den nuværende Spænding er afslappet en Kende, kunde vi Franskmand og Tyskere sætte os om samme Bord og tale om Forretninger, d. v. s. diskutere med hinanden paa den sunde Menneskeforstands Omraade. Mange Spøgelser vilde saa forsvinde, og Meneskene vilde utvivlsomt mærke, at det slet ikke er saa svært at naa til Forstaelse.«

Det lyder meget bestikkende, men desværre er det vel kun fjern Fremtidsmusik.

SØFORSIKRING OG SPANIEN

Forskellige Landes Søforsikringskonventioner har en Paragraf, der lyder:

»Er ikke andet aftalt, omfatter Forsikringen Krigsfare, hvorved forstaas Fare, der skyldes Krig mellem anerkendte eller ikke anerkendte Statsmagter eller saadanne Magters Forholdsregler i Anledning af udbrudt eller truende Krig. Krigslignende Operationer anses som Krig.«

Forsikringseksperter, Dispachør Niels Tybjerg, Forfatter til forskellige Bøger om Søforsikringskon-

ventioner, har kommenteret det aktuelle Problem: Er der Oprør eller Krig i Spanien. Det hedder deri, at bl. a. de danske Kasko-, Kaskointeresse- og Fragt og/eller Fragntinteresse-Policer har den Bestemmelse, at Forsikringen ikke omfatter Krigsfare.

Det er med andre Ord paa Forhaand aftalt, at Forsikringen ikke omfatter Krigsrisikoen. Paa lignende Maade indeholder Varepolicen en Bestemmelse om, at Forsikringen ikke uden særlig Aftale dækker Krigsfare, Oprør eller borgerlige Uroligheder, Strejke eller Lockout, Arrest, Beslaglæggelse eller anden Foranstaltning fra Regering eller Øvrighed.

For at gøre Spørgsmaalet simpleere kan Forholdet kort siges at være dette, at Kaskoforsikringen ikke uden særlig Aftale omfatter Krigsfare, men derimod Oprør og borgerlige Uroligheder, medens Varepolicen uden særlig Aftale hverken dækker Skade som Følge af Krig, Oprør eller borgerlige Uroligheder.

Nu er Spørgsmaalet: Er der Krig i Spanien eller er der kun Oprør? Ved Krig forstaas »Fare, der skyldes Krig mellem anerkendte eller ikke anerkendte Statsmagter«. Men kan Generalerne i Spanien betragtes som Statsmagt? Det hedder i de juridiske Kommentarer, at ved »Statsmagt maa forudsættes faktisk Raadighed over et Territorium og en vis Organisation som Stat. Et Oprørsparti kan kun betragtes som Statsmagt, naar det opfylder disse Betingelser. Er dette ikke Tilfældet, kan Oprøret ikke betragtes som Krig.«

Det er imidlertid i Øjeblikket paa Grundlag af Nyhederne fra Spanien umuligt at afgøre, hvorvidt de oprørske nationalistiske Partier kan betragtes som Statsmagt eller ej. Der er ingen Tvivl om, at de har Raadighed over et vist Territorium, men er de organiseret som Stat? Det bliver til sidst et rent personligt Spørgsmaal om man vil betragte Begivenhederne i Spanien som Krig eller Oprør i Søforsikrings Konventionens Aand. Om hele dette Spørgsmaal er der Uenighed. Fra Assurandør Side hævdes, at Spørgsmaalet er tvivlsomt og kun kan afgøres endeligt ved en Retsafgørelse eller andre konkrete Omstændigheder, som kan ændre Situationen, hvorimod man fra Rederhold hævder, at der ingen Krig er i Spanien i Konventionens og Policens Forstand, og at derfor den gældende Kasko-Police maa dække Rederne. Dette Standpunkt har man fra Dispachør-Side givet Rederne Medhold i.

TUSKHANDELEN

U tallige Eksempler fra den sidste Tid viser, at vi Urykker Begrebet Tuskhandel bestandig nærmere. Mens hvert Land omgærdes sig med Restriktioner, og Selvforsyningspolitikken fejrer stadig større Triumfer, synes der kun indenfor selve Tuskhandelen at være de større Udviklingsmuligheder.

De første Bytthandeler har sikkert haft Tilfældighedens Karakter, men længe har det ikke varet, før man begyndte at vurdere den Vare, der var Genstand for Køb og Salg. Denne Handel indenfor den enkelte Stamme har sikkert hurtigt udviklet sig til Handel mellem forskellige Stammer og mellem forskellige Folk, eftersom det ene Folk ofte fremskaffer sig Genstande, som andre ikke har, men gerne vil have. Saaledes var Forholdet mellem Oldtidens ældste Folk, og saaledes er det i Nutiden blandt lavtstaaende uudviklede Folk.

Er det den Vej vi skal? Er det muligt paa den Basis

at fremme Verdenshandelen? Vi famler i Blinde her. Eller skal vi gennem den primitime Byttehandel for igen at naa frem til en — efter vore Begreber i det mindsle — mere normal Udveksling.

Maaske. Men i saa Fald vil den Udvikling, de fleste Folk har gennemgaaet dog ogsaa gøre sig gældende, og man vil blive henvist til Sæmmenslutninger, Toldunioner osv. mellem forskellige Folk. Der har før været fabelt om, at Danmark skulde slutte sig til det engelske Imperium eller søge en Toldunion med Sverige og Norge. Et er sikkert, Udviklingen som den former sig nu, gaar imod det primitive. For saa vidt er det primitive ikke af det onde — naar det blot ikke fortrædiger hele den Stilling, de enkelte Lande har opnaaet. Skibsfarten maa selvfølgelig ogsaa lære at indstille sig efter nye Tider og nye Skikke. Men der er blot det ved det, at hvad der synes at være det foreløbige Maal er ikke noget nyt, men tværtimod noget gammelt, forlængst forladt. Det er det, der hedder at marchere balæns. Og det kan dog næppe være det rigtige. Tuskhandelen hører den primitive Fortid til. Naar samtidig Teknikken er gaaet frem som aldrig før, bliver der her et Misforhold, som det gælder om at sætte over. Det gøres sikkert kun ved Hjælp af et Samarbejde, der ikke sætter Byttehandelen øverst paa Programmet.

FRAGTRATETALLET FOR JULI 1936

Aaret 1931 genstl.		100,0			
Juli	1935 ..	112,5	Februar	1936 ..	120,6
August	— ..	112,2	Marts	— ..	118,9
September	— ..	113,9	April	— ..	119,4
Oktober	— ..	125,3	Maj	— ..	120,2
November	— ..	126,4	Juni	— ..	120,6
December	— ..	126,7	Juli	— ..	123,4
Januar	1936 ..	123,9			

Fragtratetallet steg fra 120,6 i Juni til 123,4 i Juli; med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Juli være blevet 108.

Den betydelige Stigning i det samlede Fragtratetal for Juli Maaned hidrører fra en Opgang af meget almindelig Karakter, idet saavel Kul- og Trælastfragter som de fleste andre Rater laa højere end i den foregaaende Maaned. Blandt Undtagelserne kan særlig nævnes vestindisk og transallantisk Timecharter, som viste Nedgang.

Den oplagte Damp- og Motorskibstonnage, som nu væsentlig bestaar af Reserveskibe o. l., androg ved August Maanedes Begyndelse 14 Skibe paa 25,000 Brutto Reg. Tons mod 18 Skibe paa 29,000 B. R. T. i Juli og 20 Skibe paa 34,000 B. R. T. i Juni.

BEGRÆNSNING AF REDERES ANSVAR

Der kommer fra Amerika Meddelelse om et nyt Lovforslag vedtaget af begge Kamre og derefter stadfæstet af Præsidenten. Loven omhandler Begrænsning af Rederes Ansvar og træder i Stedet for Lov af 29. August 1935, hvis Bestemmelser led af visse Uklarheder.

Den nye Lov — Public Nr. 662 — 74th Congress, har følgende Ordlyd:

An Act. Relative to limitation of shipowners liability.

“Sec. 4283. (a) The liability of the owner of any vessel, whether American or foreign, for any embezzlement, loss, or destruction by any person of any property, goods, or merchandise shipped or put on board of such vessel, or for any loss, damage, or injury by collision, or for any act, matter, or thing, loss, damage, or forfeiture, done, occasioned, or incurred, without the privity or knowledge of such owner or owners, shall not, except in the cases provided for in subsection (b) of this section, exceed the amount or value of the interest of such owner in such vessel, and her freight then pending.

“(b) In the case of any seagoing vessel, if the amount of the owner's liability as limited under subsection (a)

is insufficient to pay all losses in full, and the portion of such amount applicable to the payment of losses in respect of loss of life or bodily injury is less than \$60 per ton of such vessel's tonnage, such portion shall be increased to an amount equal to \$60 per ton, to be available only for the payment of losses in respect of loss of life or bodily injury. If such portion so increased is insufficient to pay such losses in full, they shall be paid therefrom in proportion to their respective amounts.

“(c) For the purposes of this section the tonnage of a seagoing steam or motor vessel shall be her gross tonnage without deduction on account of engine room, and the tonnage of a seagoing sailing vessel shall be her registered tonnage: *Provided*, That there shall not be included in such tonnage any space occupied by seamen or apprentices and appropriated to their use.

“(d) The owner of any such seagoing vessel shall be liable in respect of loss of life or bodily injury arising on distinct occasions to the same extent as if no other loss of life or bodily injury had arisen.

“(e) In respect of loss of life or bodily injury the privity or knowledge of the master of a seagoing vessel or of the superintendent or managing agent of the owner thereof, at or prior to the commencement of each voyage, shall be deemed conclusively the privity or knowledge of the owner of such vessel.

“(f) As used in subsections (b), (c), (d), and (e) of this section and in section 4283A, the term ‘seagoing vessel’ shall not include pleasure yachts, tugs, towboats, towing vessels, tank vessels, fishing vessels or their tenders, self-propelled lighters, nondescript self-propelled vessels, canal boats, scows, car floats, barges, lighters, or nondescript non-self-propelled vessels, even though the same may be seagoing vessels within the meaning of such term as used in section 4289 of this chapter, as amended.”

Sec. 2. Chapter 6 of title 48 of the Revised Statutes, as amended, is hereby amended by inserting after section 4283A the following new section:

“Sec. 4283B. Stipulations Limiting Liability for Negligence Invalid.—It shall be unlawful for the manager, agent, master, or owner of any vessel transporting passengers between ports of the United States or between any such port and a foreign port to insert in any rule, regulation, contract, or agreement any provision or limitation (1) purporting, in the event of loss of life or bodily injury arising from the negligence or fault of such owner or his servants, to relieve such owner, master, or agent from liability, or from liability beyond any stipulated amount, for such loss or injury, or (2) purporting in such event to lessen, weaken, or avoid the right of any claimant to a trial by court of competent jurisdiction on the question of liability for such loss or injury, or the measure of damages therefor. All such provisions or limitations contained in any such rule, regulation, contract, or agreement are hereby declared to be against public policy and shall be null and void and of no effect.”

Sec. 3. Section 4285 of the Revised Statutes is hereby amended to read as follows:

“Sec. 4285. The vessel owner, within six months after a claimant shall have given to or filed with such owner written notice of claim, may petition a district court of the United States of competent jurisdiction for limitation of liability within the provisions of this chapter, as amended, and the owner (a) shall deposit with the court, for the benefit of claimants, a sum equal to the amount or value of the interest of such owner in the vessel and freight, or approved security therefor, and in addition such sums, or approved security therefor, as the court may from time to time fix as necessary to carry out the provisions of section 4283, as amended, or (b) at his option shall transfer, for the benefit of claimants, to a trustee to be appointed by the court his interest in the vessel and freight, together with such sums, or approved security therefor, as the court may from time to time fix as necessary to carry out the provisions of section 4283, as amended. Upon compliance with the requirements of this section all claims and proceedings against the owner with respect to the matter in question shall cease.”

Sec. 4. Section 4289 of the Revised Statutes, as amended is hereby amended to read as follows:

“Sec. 4289. Except as otherwise specifically provided therein, the provisions of the nine preceding sections and of section 18 of the Act entitled ‘An Act to remove certain burdens on the American merchant marine and encourage the American foreign carrying trade and for other purposes’, approved June 26, 1884, shall apply to all seagoing vessels, and also to all vessels used on lakes or rivers or in inland navigation, including canal boats, barges, and lighters.”

Sec. 5. Section 2 of the Act entitled ‘An Act relative to limitation of shipowners' liability’, approved August 28, 1935 is hereby repealed.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De oversøiske Markeder er stadig aktive. Rateniveauet er hævdet og i enkelte Trades har der fundet yderligere Stigning Sted. I det hele taget synes Tonnagen nu jævnt fordelt paa de forskellige Markeder, og da man har berettiget Grund til at vente, Kornafskibningerne fra de oversøiske Produktionscentre til saavel Europa, som til Amerika, vil foretage et yderligere Opsving senere paa Aaret, er Ud-sigterne for de oversøiske Markeders vedkommende ikke uden Lyspunkter.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Resumé:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Efterspørgselen efter Korntonnage fra St. Lawrence er stadig begrænset, men der slutes dog nu og da en Baad eller to til Minimalraten til UK. eller Continentet. I den forløbne Uge sluttedes endvidere 35,000 Qrs. Baad til fransk Marokko til 2/10¹/₂d. til 1 Lossehavn, Option 2 Lossehavne til 3d. mere. Fra Churchill sluttedes stor Baad til den bedre Rate af 3/- pr. Qr. til UK./Cont., Aug./Sept. — Der er stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage, men Befragterne synes at foretrække mindre Tonnage, hvad der ikke findes saa forfærdeligt meget af paa disse Kanter. Canadisk Deals er jævnt aktivt uden større Forandringer i Rateniveauet.

Det nordamerikanske Marked er stadig uden opmuntrende Momenter af nogen Art. Der noteres som sædvanligt en Række Scrapjernslaster, saavel til Europa, som til Japan, men hvad positiv Forretning angaar, har den forløbne Uge været særdeles mager, idet der ikke har været rapporteret en eneste Slutning. Kurante Noteringer er 12/6d. fra New York til Ardossan eller Hull for 6,500 Tonner, 75 Cts. Lastning, fri Losning, eller 1-2 Havne Northern Range—Danube, \$3.50 fio., indtil 7,000 Ts. For begge Destinationer kan mindre Tonnage sikkert opnaa lidt mere. Atlantic Coast/Japan indikerer 13/6d., fio.

Golfen har sluttet 4,000 Ts. Asphalt til New Zealand til 22/6d. Basis 1 Lossehavn, og noterer iøvrigt Scrap til Japan til 14/-, fio., og Bomuld til omkring 5³/₄ Cts. per bale Fod.

I Sukkertraden fra Vestindien til Europa ligger Raterne lidt fastere. 6,500 Tonner har faaet 14/- fra Cuba til p.p. UK. eller Antwerp/Rotterdam eller Hamburg, og samme Rate noteres nu for indtil 8,000 Ts. Aug./tidlig September. San Domingo har betalt 13/3d. for 5,000 Tonner Aug./Sept., hvilket kan gentages.

River Plate. Dette Marked har igen taget en lang Række Dampere, saavel til UK./Cont. som til Destinationer uden for Minimalraterangen. Tidlige Positioner belinger en Præmie paa omkring 1/- over Minimalraten til UK./Cont., hvorimod Sept./Okt. sluttedes paa Basis af Schedulet. Som et interessant Tegn kan iøvrigt i denne Forbindelse nævnes, at 2-3 store engelske Baade er sluttede for Jan./Febr. Lastning til UK./Cont. til Minimalraten, og Befragterne er aabne for yderligere Tonnage per denne Termin.

Som nævnt ovenfor er en Række Dampere sluttede til Destinationer uden for Minimalraterangen. Der er betalt helt op til 22/6d. for Linsæd fra Rosario til New York, 10/25. Sept., og San Lorenzo/St. Lawrence River har betalt 21/- Basis 1 Lossehavn. Til Pacific Kysten ligger Raten omkring 19/6d. à 20/-.

Efterspørgselen er stadig tilfredsstillende saavel til Europa som til andre Destinationer.

Syd- & Nordamerikas Veskyst. Nitratbefragtingen fra Chile er stille, men Befragterne er aabne for Ton-

nage paa Timecharter Basis med Levering Staterne i Aug., Tilbagelevering Europa, ca. 5-6 Maaneder.

Peru er stadig aaben for Sukkertonnage til UK./Cont. til 19/-, og Antofagasta kan ogsaa stadig placere en Baad for 6,000 Ts. Sulphur til Marseilles til 20/-.

Nordpacific har igen taget flere Baade paa fio. Basis til Europa til Rater omkring 22/6d. for September og 22/- 21/6d. for senere Lastning.

Transpacific og Australien er uden større Bevægelse. Rateniveauet er støt og Tilgangen paa nye Ordre tilfredsstillende.

Endvidere noteres Lumber til Sydafrika til \$12:- per Mille, Okt./Novbr.

Østen/Indien. Soyabønner har igen taget Tonnage for Novbr./Decbr. til 25/6d., hvilket kan gentages. For September noteres 24/6d. forsøger 25/-.

Rismarkedet fra Saigon har igen været livligt med en lang Række Afslutninger til godt hævdede Rater. Tonnage, der kan give tidlig September Cancelling, betales med 28/6d., senere Positioner er omkring 27/- værd for Okt. og 26/6d. for Novbr., alt via Cape.

Fra Indo Kina er betalt 23/6d. for Antracitkul til Frankrig, hvilket kan gentages.

Fra Philippinerne søges Tonnage for Sukker til U.S. Atlantic til \$6.25, og herfra kan ligeledes placeres Okt. Baad for Generals etc. til Middelhavet/Continentet eller UK. til omkring 27/6d. à 28/3d. pr. 60 Cbft.

De indiske Markeder er noget livligere. Kerner fra Madras Kysten søger Tonnage for Decbr./Jan. Lastning til 26/-, 27/-, via Suez til UK./Cont.

Fra Karachi er sluttet adskillige Dampere for Hvede til UK./Cont. til 23/6d. for September Lastning.

Australien. Dette Marked har været roligt i den forløbne Uge. Der noteres kun en enkelt positiv Ordre for September Lastning til Minimalraten. Grunden til dette Markeds Inaktivitet maa utvivlsomt søges i Manglen paa Korn til Export. Whyalla Erts Forretningerne er uforandrede. Raten ligger omkring 8/- à 8/3d. til Japan og \$4.40 til Baltimore.

Sydafrika. Der søges stadig Tonnage for Majs fra Beira til UK./Cont., hvorfor nu antydes 18/-. Durban, Göteborg og Stettin, Erts, noterer nu 17/6d.

Europa. Trælastmarkederne ligger uforandrede. Der slutes stadig til Minimalraterne og derover.

De udgaende Kulmarkeder er stadig sløje baade til Middelhavet og til oversøiske Destinationer. Wales/Port Said noterer 6/-, og Wales/Buenos Aires er igen kommen ned paa 8/6d.

Middelhavet hjemgaaende paavirkes naturligvis af Urolighederne i Spanien, hvorfra praktisk talt al Befragning er ophørt. Til Gengæld er en lang Række spanske Skibe oplagte, saa dette kan omtrent gaa lige op.

Donau er meget fast paa Grund af Tonnagemangel. Der er betalt helt op til 18/- for ult. Aug. Dampere til UK.

Sortehavet er ogsaa bedre og Russerne har maattet betale 15/- for 7,200 Ts. Erts fra Poti til U.S. Atlantic. Pigrion til Japan har betalt 15/- for Okt./Novbr.

Timecharter. Aktiviteten i West India Traden er stadig begrænset. Raten ligger omkring \$1:- for Rundture for 4,000/5,000 Tonnere.

Stor Dieseltonnage er stadig godt efterspurgt for saavel kortere som længere Perioder. Hypermoderne Dieselbaad paa ca. 8,000 Ts. har faaet den gode Rate af 5/3d. for 7-9 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibstraffikken paa Danzigs Havn i Juni Maaned 1936

Antallet af de i Juni Maaned indgaaede Skibe var 413 med 234,671 N.R.T. mod 477 med 263,160 N.R.T. i Maj Maaned.

For udgaaede Skibe var Tallet 400 med 225,197 N.R.T. mod 496 med 272,232 N.R.T. i Maj Maaned.

Af de i Juni Maaned indgaaede Skibe indgik 205 Skibe i Ballast med 90,168 N.R.T., medens 33 Skibe med 32,266 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juni 1935 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 365 med 220,273 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 369 med 215,295 N.R.T.

Den danske Tonnage stod som Nr. 3 med 66 Skibe med 34,187 N.R.T. efter Tyskland med 139 Skibe med 48,106 N.R.T. og Sverige med 67 Skibe med 42,089 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Ant. Skibe	Tonnage
Danmark	66	34,187
Danzig	7	2,624
Tyskland	139	48,106
England	16	17,654
Estland	13	7,248
Finland	9	12,215
Frankrig	6	8,006
Grækenland	1	3,051
Holland	25	7,071
Italien	1	3,537
Lelland	5	5,869
Litauen	1	591
Norge	20	16,680
Østerrig	3	401
Panama	4	588
Polen	29	22,466
Rumænien	1	2,288
Sverige	67	42,089

Regelmæssig Fart fra Polen til Sydafrika

I Forbindelse med Bestræbelserne for at udvide Samhandelen mellem Polen og Sydafrika vil den polske Linie »Transatlantik« gøre Forsøg paa at gennemføre en regelmæssig Rutefart paa Sydafrika. Som det første Skib paa denne Fart er »Klipparon« afgaaet i Slutningen af Juli fra Gdynia til de sydafrikanske Havne East London, Kapstaden, Durban og vil eventuelt ogsaa anløbe Laurence Marques i portugisisk Østafrika.

Omlægning af Farten fra Montreal til New Zealand

Den nylig stiftede Montreal-Australien-New Zealand Linie, som har overtaget National Steamships Linie, har planlagt en Nybygning og Modernisering af sine Fragtskibe. Den nævnte Linie blev fornylig stiftet ved Sammenslutning af Ellerman & Bucknall S.S. Co., New Zealand Shipping Co. og Commonwealth and Dominion Line.

Estnisk Skib i dansk Fragtfart Vrag

Et estnisk Skib, »Victor«, hyret af et dansk Firma, sloges forleden Nat til Vrag i Nærheden af St. Kilda, Vest for Hebriderne. Skibet løb paa en Klippe Søndag Morgen, og Lækagen var saa stor, at Skipperen, Kaptajn Laks, beordrede Mandskabet i Baadene øjeblikkelig.

Skibet var paa Vej fra U. S. A. til København. Efter store Anstrengelser naaede Besætningen ind til Kysten, de fleste af Folkene i meget medtaget Tilstand.

Tuborg Appelsin Squash

Der er i disse Dage kommet en ny, forfriskende Appelsindrik i Handelen. Det er Tuborgs Mineralvandsfabrik, der udsender dette Produkt under Navnet *Tuborg Appelsin Squash*.

Den nye Drik har en herlig Duft hidrørende fra de modne, saftige Appelsiner, hvis Saft er udpresset for efter alle Kunstens Regler at blive gjort til denne Læskedrik, der vil være med til at præge Ungdommens Selkabelighed.

Færøsk Sømandshjem paa Grønland

Sømandshjemmet i Færingehavn, Grønlands første Sømandshjem, er nu færdigbygget og indviedes forleden. Hjemmet er opført ved færøske Midler.

»Fylla« hugges op

Forleden bugseredes det tidligere Fiskeriinspektionsskib »Fylla« til Sydhavnen; Petersen & Albeck har købt det til Ophugning.

»Fylla« er et tidligere engelsk Krigsskib. Det blev sammen med en lang Række andre Skibe bygget under Krigen, og »Fylla« gjorde Tjeneste som Ministryger. Da Krigen hørte op, solgte Englænderne ud og den danske Marine købte Skibet, fordi det havde Brug for et Fiskeriinspektionsskib, og fordi det kunde faas billigt. Prins

Axel sejlede Skibet hjem. Efter at have gjort Tjeneste nogle Aar som Fiskeriinspektionsskib paa Island, blev det lagt op, da det ikke kunde betale sig at reparere og vedligeholde det.

Bureau Veritas

har udsendt sin Liste over Formindskelsen af Skibe i Juni Maaned.

Det nævnes her, at der slettedes: Af Dampere: 2 amerikanske, 18 britiske, 1 kinesisk, 1 finsk, 4 franske, 1 tysk, 2 græske, 4 italienske, 2 norske, 2 spanske, ialt 37. Af Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: 1 amerikansk, 2 britiske, 1 dansk, ialt 4. Sejlskibe: 1 portugisisk.

Aarsagen til at de slettedes var for Dampernes Vedkommende, at 6 blev Vrag, 1 kolliderede, 1 fik Brand, 1 grundstødte, 28 blev lugget op, ialt 37. Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor: 2 blev Vrag, 1 kolliderede, 1 grundstødte, ialt 4. Sejlskibet kolliderede.

Carlsberg udsender en ny Drik

Fra og med den 5. August har en ny læskende Carlsbergdrik, *Carlsberg Grape-Tonic*, kunnet faas hos de Handlende og paa Restauranter o. s. v.

Carlsberg Grape-Tonic er fremstillet af Saften af naturlig Grape-Frugt og har alle denne Frugts forfriskende og tørstslukkende Egenskaber foruden Grape-Frugtens specielle Velsmag. Men Carlsberg Grape-Tonic har endnu en Egenskab, idet Drikken er tilsat Kinin, der giver Smagen et Plus gennem sin let bitre, pikante »Tone«.

Carlsberg Grape-Tonic er en fortrinlig Drik, naar den drikkes ublandet, og den er ligesaa forfriskende, naar den nydes som Blandingsdrik, f. Eks. med Gin.

Transporten over Leningrad

Den 30. Juni afgik det første Parti Bjælker i Flaader fra Leningrad til Memel. Bugseringen foretoges af en tilsluttet Fragtdamper og en søgaaende Bugserbaad, som hver havde 10 Flaader paa Slæb. Hver Flaade havde en Længde af 30 Meter og en Bredde af 5 Meter og bestod af 4500 cbm. Bjælker.

Transporten var anslaaet til at vare ca. 8 Dage, men først tre Uger efter meddeltes det, at Flaaderne var ankommet til Memel. Der nævnes dog intel om, hvor lang Tid Turen har taget.

Man er nu i Færd med at samle en ny Transport, bestaaende af 22 Flaader, som vil blive bugseret til Memel af D/S »Vetlug«.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleoen foretoges i Lørdags en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Kattegat«, Værftets Byggenummer 617, bygget for Regning A/S *Skagerak*, Oslo.

Skibet er bygget til *Det norske Veritas'* højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 379'—0" × 55'—0" × 0" lil Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8330 tons d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 3200 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Indmeldelser til Købmandsskolens Aftenskole.

Indmeldelserne til Købmandsskolens Aftenskole foregaaer i Aar i Dagene fra den 17. til 24. August (Lørdag undtagen) paa følgende Steder og Tider:

Hovedskolen (Mænd) Fiolstræde 44, Kl. 12—13 og 18—20. Kvindeafdelingen, Julius Thomsens Plads 6, Kl. 17,30—20,30.

Bellahøj Afdeling (Mænd og Kvinder), Vibevejens Skole, Kl. 19—20.

Nørre Afdeling (Mænd og Kvinder), Sjællandsgades Skole, Kl. 19—20.

Sundby Afdeling (Mænd og Kvinder), Øresundsvejens Skole, Kl. 19—20.

Valby Afdeling (Mænd og Kvinder), Rughavev. 6, Kl. 19—20.

Vestre Afdeling (Mænd), Niels Ebbesensvej 10, Kl. 19—20.

Østre Afdeling (Mænd og Kvinder), Livjærgergade 36, Kl. 19—20.

Søborg Filial (Mænd og Kvinder), Søborg Kommuneskole, Kl. 19—20.

Enghavevejs Filial (Mænd og Kvinder), Enghavevej 44, Kl. 19—20.

Skolen tilraader at lade Eleven søge den Afdeling, der ligger nærmest ved Forretningen, hvis Eleven gaar paa Købmandsskolen lige fra deres Arbejde, og den Afdeling, der ligger nærmest ved Elevernes Hjem, hvis Eleverne tager hjem inden de gaar paa Købmandsskolen.

PERSONALIA

Jubilæum

Maskinmester *Viggo Marius West* fejrer den 15. August 25 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i D.F.D.S. Hr. West begyndte som Maskinassistent paa »United States«, siden har han gjort Tjeneste i en Række af Selskabets Skibe. For Tiden er han 2. Mester i »Yrsa«.

Den 17. August fylder en af Skandinavien-Amerikaliniens gamle Førere, Kaptajn *A. J. Schmidt*, 60 Aar. Kaptajn

Schmidt, der tidligere var Fører af »Oscar II«, er nu Fører af s.s. »Bergenshus«. Fra sine Amerikarejser er han kendt og afholdt af et stort Publikum.

Tidligere Fører i Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Kaptajn *S. P. Sørensen*, fylder den 13. August 50 Aar.

Kaptajn *N. O. Petersen* fylder den 21. August 60 Aar. Kaptajn Petersen er Fører i Kgl. Grønlandske Handel, S/S »Hans Egede«, og har udført et stort Arbejde for Dansk Styrmandsförening. Gennem sit Hverv som Formand for »Navigatørernes Hus«, har Kaptajn Petersen stadig gennem Aarene haft Lejlighed til at yde en værdifuld Indsats for Skibsfartens Mænd.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.

D/S af 1912.

D/S »Svendborg«.

D/S af 1929.

A. P. Møller.

J. Lauritzen.

D/S »Dannebrog«.

D/S »Norden«.

D/S »Progress«.

D/S »Torm«.

Det Danske Petroleums Aktieselskab.

D/S »Orient«.

D/S »Myren«.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

D/S »Vendila«.

D/S »D. F. K.«.

D/S »Dania«.

D/S »Heimdal«.

Rederiet Andreas Christensen.

D/S »Pacific«.

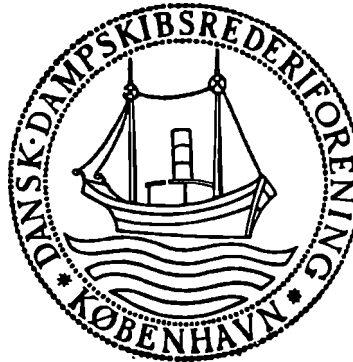
A/S Del Danske Kulkompagni.

A/S »Motortramp«, Stensved.

Rhederi M. Jebsen A.S., Aabenraa.

D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jutlandia«.

A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.

D/S »Active«, Korsør.

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.

D/S »Baltic«.

D/S »Øresund«.

A/S Dampskibet »Finland«.

D/S »Nautic«.

D/S »Als«.

D/S »Ursus«.

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.

A/S Rederiet »Albion«.

A/S De Danske Sukkerfabrikker.

D/S »Jyden«, Esbjerg.

Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
Odense.

A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab.

A/S Vestjysk Dampskibsselskab.

D/S »Phønix«, Esbjerg.

J. Saabye & O. Lerche.

D/S »Viking«.

D/S af 1925, Esbjerg.

Det Forenede Bugserelskab, A/S.

D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 11. AUGUST 1936

A

s.s. *Aalborg*, ank. London 5.8.

s.s. *Aalborghus* i Kbhvn.—Aalborg Ruten.

s.s. *Aarhus* i Kbhvn.—Aarhus Ruten.

s.s. *Aaro, Thomsen*, afg. Dakar 25.7.

s.s. *Aase*, pass. Hammershus 4.8. p. R. t. Klaipeda.

m.t. *Aase Mærsk*, afg. Houston 29.7. til Salonica.

s.s. *Absalon*, ank. Lübeck 4.8.

m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, afg. Kobe 8.8. hjg. for Shang-haj.

s.s. *Agnete*, ank. Aarhus 2.8.

s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Gdynia 31.7.

s.s. *Alabama*, ank. Santos 9.8.

m.s. *Alexandra*, i Esbjerg—Grimshy Ruten.

s.s. *Alfa*, ank. Berwick 1.8.

s.s. *Algarve*, ank. Lissabon 10.8.

s.s. *Alice*, ank. Danzig 3.8.

m.s. *Almena*, pass. Dunnet Hd. 6.8. p. R. t. Halifax.

m.s. *Alsia*, C. Heindorn, afg. Colombo 4.8. hjg. for Suez.

s.s. *Alssund*, Clemmen Nielsen, pass. Norfolk Va. 9.8. p. R. t. Gøteborg.

s.s. *Amalienborg*, ank. Danzig 6.8.

m.s. *Amerika*, J. Borch, pass. Corvo 4.8. udg.

m.t. *Anglo Mærsk*, afg. Curacao 23.7. til Amsterdam.

s.s. *Anna*, pass. Dover 6.8. p. R. t. Rouen.

m.s. *Anna Mærsk*, ank. New York 5.8.

m.s. *Annam*, ank. København 6.6.

s.s. *Anne*, ank. Viborg 3.8.

s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg—Antwerpen—Dunkirk Ruten.

m.s. *Argentina*, afg. Bahia 1.8. til København.

m.s. *Arizona*, ank. København 1.8.

s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Liverpool 1.8. til Murmansk.

m.s. *Asbjorn*, Bjark, pass. 54° 35' N. 30° 30' W. 9.8. p. R. t. Baltimore.

m.s. *Asia*, H. S. Hansen, afg. Laguayraven 6.8. for Cuba.

s.s. *Askø*, Hansen, ank. Danzig 6.8.

s.s. *Aslaug*, afg. Zeebrugge 5.8. til Klaipeda.

m.s. *Asnæs*, pass. Hanstholm 8.8.

m.s. *Astoria*, K. Jensen, ank. Philadelphia 7.8.

s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Danzig 7.8.

m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, afg. Hongkong 10.8. udg. for Shanghai.

B

s.s. *Bellona*, pass. Skagen 6.8. p. R. t. København.

s.s. *Bendikt* i Kbhvn.—Fyn—Falster Ruten.

m.t. *Bente Mærsk*, afg. Bahia Blanca 24.7. til La Libertad.

s.s. *Bergenshus* i Stettin—Kbhvn.—Vestnorge Ruten.

s.s. *Bertha*, pass. Helsingør 2.8. p. R. t. Skuru.

s.s. *Bes*, pass. Hals 8.8.

s.s. *Betty Mærsk*, afg. Port Talbot 28.7. til Montreal.

s.s. *Betty*, ank. Helsingør 25.7.

s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, ank. Amsterdam 7.8.

s.s. *Birgitte*, ank. Hartlepool 4.8.

s.s. *Birte*, Pedersen, pass. 45° N. 43° W. 7.8. p. R. t. London.

s.s. *Bodil*, ank. Saffi 2.8.

s.s. *Bogo*, N. Nielsen, ank. Norrkøping 8.8.

m.s. *Boringia*, Aa. Rasmussen, ank. Saigon 11.8.

m.s. *Bornholm*, P. H. Petersen, ank. Archangel 5.8.

s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. La Pallice 1.8.

m.s. *Brasilien*, pass. Ushant 24.7. p. R. t. Buenos Aires.

m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Montevideo 9.8.

s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, ank. Nantes 4.8.

s.s. *Britta*, pass. Dungeness 7.8. p. R. t. Oporto.

s.s. *Broholm*, afg. Tunis 10.8. til Marseilles.

s.s. *Brosund*, J. Bundesen, pass. København 9.8. p. R. t. Portland, Maine.

s.s. *Brynhild*, ank. Helsingør 4.8.

C

m.s. *California*, pass. Ushant 22.7. til Buenos Aires.

m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. San Francisco 3.8. hjg.

m.s. *Canadian Reefer*, afg. Los Angeles 29.7. til Marseilles.

s.s. *Carmen*, afg. Hernessand 5.8. til Barcelona.

m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Esbjerg 27.7. til Corpus Christi.

m.s. *C. F. Tietgen* i Kbhvn.—Aarhus Ruten.

s.s. *Charkow*, i København.

m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Baltimore 26.7.

m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, ank. Saigon 31.7.

m.s. *Chr. Holm*, afg. Palara 9.8.

s.s. *Chr. J. Kampmann*, ank. Bordeaux 27.7.

m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Port Alfred 2.8. til Philadelphia.

s.s. *Christiansborg*, ank. Garston 3.8.

s.s. *Cimbria*, J. Lund, ank. Stettin 10.8.

s.s. *Clara*, Johansen, ank. Bayonne, 8.8.

m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, afg. Quebec 7.8.

s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Demerara 3.8.

s.s. *Cyril*, S. J. Farup, afg. Amsterdam 11.8.

D

s.s. *Dagmar* i Kbhvn.—London Ruten.

s.s. *Dagmar*, pass. La Coubre 5.8.

s.s. *Dania*, N. P. Danholt, afg. Rouen 11.8.

m.s. *Danmark*, forv. ank. Hull 14.8.

m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Singapore 2.8. hjg. for Suez.

s.s. *Delaware*, afg. New York 28.7. til København.

s.s. *Diana*, pass. Skagen 5.8.

s.s. *Dorrit*, ank. Kalmar 5.8.

s.s. *Douro*, ank. København 9.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. 8. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,00
NEWYORK.....	447,75	AMSTERDAM.....	303,60
BERLIN.....	179,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,50	OSLO.....	112,00
ANTWERPEN.....	75,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,70	PRAG.....	18,60
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,40

s.s. *Dronning Alexandrina* i Ruten Kbhvn.—Island—Thors-havn.

s.s. *Dronning Maud* i Stettin—Kbhvn.—Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Königsberg 28.7.

s.s. *Ebro*, Oplagl.

s.s. *Edith*, ank. London 6.8.

s.s. *Edv. Nissen*, pass. Lødingen 6.8.

s.s. *Effie Mærsk*, ank. Bordeaux 2.8.

s.s. *Egholm*, ank. Gdynia 9.8.

s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, afg. Archangelsk 7.8.

s.s. *Elisabeth*, afg. Burntisland 3.8. til Lødvig.

s.s. *Elisabeth Mærsk*, pass. Ushant 5.8. p. R. t. Alexandria.

s.s. *Ellen*, ank. Malmö 1.8.

s.s. *Ellensborg*, ank. Danzig 9.8.

s.s. *Elsborg*, afg. Uleåborg 8.8.

s.s. *Else*, ank. Rochester 1.8.

s.s. *E. M. Dalgas*, pass. Helsingør 1.8. p. R. t. Leningrad.

s.s. *Emanuel*, ank. Raumo 10.8.

s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Quebec 26.7. til Bonavista.

m.l. *Emma Mærsk*, ank. Aruba 4.8.

s.s. *Energi*, ank. Archangel 8.8.

s.s. *England*, i Esbjerg—Harvich Ruten.

s.s. *England*, C. Stengade, afg. København 11.8.

s.s. *Enigheden*, pass. Honningsvåg 8.8. for Nordgaacnde.

s.s. *Erik Boye*, afg. Baltimore 5.8. til Puerto Tarafa.

s.s. *Erna*, ank. Esbjerg 31.7.

m.s. *Erria*, E. Mouritzen, afg. Colombo 8.8. udg. for Pe-nang.

s.s. *Erindring*, forv. afg. Whitehaven 11.8. til Manchester-Channel.

s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg—Harvich Ruten.

s.s. *Ester*, pass. Gibraltar 4.8.

s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter New Foundland.

s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, ank. Sunderland 9.8.

s.s. *Estrid*, ank. Las Palmas 6.8.

m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. København 3.8.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.—Svendborg—Nakskov.

m.s. *Falstria*, H. Seier Christensen, afg. Gokotra 5.8. hjg. for Suez.

s.s. *Fano*, J. Korff, ank. Rotterdam 10.8.

m.s. *Fano*, pass. Helsingør 7.8. p. R. t. Rotterdam.

s.s. *Fionia*, S. Kolls, ank. Sundsvall 10.8. udg.

s.s. *Flynderborg*, ank. London 9.8.

s.s. *Fredensborg*, ank. Bristol 31.7.

s.s. *Frederiksberg*, pass. Vlissingen 10.8.

m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.—Fredericia—Middelfart—Kolding Ruten.

s.s. *Freya*, ank. Immingham 6.8.

s.s. *Frigga*, ank. Esbjerg 6.8.

s.s. *Frode*, afg. Aarhus 11.8. til Middelfart.

s.s. *Fylla*, pass. Hirtshals 4.8. p. R. t. Gravelines.

G

s.s. *Garonne*, oplagl.

s.s. *Georgia*, ank. Aalborg 9.8.

s.s. *Gerd*, afg. Leningrad 1.8. til Belfast.

s.s. *Gerda*, pass. Hirtshals 4.8. p. R. t. Barcelona.

s.s. *Gerda Toft*, pass. Vestfjorden 9.8. p. R. t. Preston.

m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Balboa 5.8.

s.s. *Gorm*, afg. Houston 8.8. til Norfolk.

s.s. *Grete*, ank. Bona 5.8.

s.s. *Grønland*, Chr. Sørensen, ank. Aarhus 10.8.

s.s. *Gudrun*, pass. Skagen 27.7. p. R. t. Bayonne.

s.s. *Gunhild*, pass. Spurn Hd. 5.8. p. R. t. Hamburg.

s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Sharpness 1.8.

s.s. *Gyda*, ank. Trangsund 4.8.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Odense 10.8.

s.s. *Hafnia*, C. Ravn, ank. Seaham 11.8.

s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne—Kbhvn.—Østersøen.

s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Grangemouth 5.8.

s.s. *Hans Broge*, ank. Calais 28.7.

s.s. *Hans Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 24.7. p. R. t. New-foundland.

s.s. *Hans*, afg. Landskrona 11.8.

s.s. *Harald*, ank. Antwerpen 5.8.

s.s. *Harriet*, afg. Rotterdam 7.8. til Rendsburg.

s.s. *Hebe*, i Kbhvn.—Aalborg—Newcastle Ruten.

s.s. *Helene*, afg. London 7.8. til Rochester.

m.s. *Henning Mærsk*, afg. Beaumont 27.7. til Buenos Aires.

s.s. *Henry Tegner*, pass. Hanstholm 4.8. p. R. t. Ghent.

m.s. *Herdis*, ank. London 3.8.

s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Leith 7.8.

s.s. *Hilde*, ank. London 7.8.

s.s. *Hindsholm* i Ruten vestengelske Havne—Danmark—Østersøen.

s.s. *Hroar* i Kbhvn.—Hull Ruten.

s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Danzig 3.8. til Immingham.

I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. Bermuda 9.8. hjg.

m.s. *Indien*, A. Brouér, afg. Neapel 7.8.

s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Birkenhead 8.8.

s.s. *Ingeborg S.*, afg. Bremen 5.8. til København.

s.s. *Inge Mærsk*, pass. Lødingen 4.8.

s.s. *Inger*, ank. Mogador 3.8.

s.s. *Inger Toft*, ank. Bremen 9.8.

s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Amsterdam 11.8.

s.s. *Island* i Ruten Kbhvn.—Leith—Thorshavn—Island.

s.s. *Ivar*, ank. Frederikshavn 9.8.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Sheerness 4.8.

s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Hull 10.8.

m.l. *Jane Mærsk*, pass. Dover 7.8. p. R. t. Ostermoor.

m.s. *Java*, T. Skjoldam, pass. Hanstholm 9.8. udg.

s.s. *J. C. Jacobsen* i Ruten Kbhvn.—Østersøhavnene.

s.s. *Jenny*, ank. Casablanca 1.8.

s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Bordeaux 31.7. til Saffi.

s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 1.8. p. R. t. Viborg.

s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Beirut 5.8.

s.s. *Jolantha* i Kbhvn.—Hamburg Ruten.

s.s. *Jonna*, ank. Rio Janeiro 5.8.

m.s. *Jutlandia*, A. Topp, ank. Middlesborough 10.8. udg.

s.s. *Jutta*, ank. Charente 4.8.

m.s. *Jylland*, i Esbjerg—Harvich Ruten.

s.s. *Jægersborg*, pass. Hammeren 11.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Skive 9.8.

s.s. *Karen*, pass. Helsingør 7.8.

s.s. *Karen Toft*, pass. København 10.8.

s.s. *Karla*, ank. Cardiff 7.8.

s.s. *Katholm* i Ruten vestengelske Havne—Danmark—Østersøen.

m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Istanbul 2.8. til Constantza.

s.s. *Kejserrinde Dagmar*, ank. Yarmouth 30.7.

s.s. *Kentucky*, afg. Newcastle 5.8. til Jacksonville.

s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Cardenas 30.7.

s.s. *Kirsten*, afg. London 7.8. til Aarhus

s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Leningrad 8.8.

s.s. *Knud*, ank. Liverpool 8.8.

s.s. *Knut*, afg. Arzew 6.8. til Grangemouth.

s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.—Vejle Ruten.

s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.—Stettin—Aarhus Ruten.

s.s. *København*, i Kbhvn.—Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Marseilles 10.8.

s.s. *Lars Kruse*, afg. Halifax 25.7. til Mulgrave.

s.s. *Laura*, pass. Beachy Hd. 5.8. p. R. t. Rio Janeiro.

s.s. *Laura Mærsk*, ank. Ardrossan 7.8.

m.s. *Leise Mærsk*, ank. Buenos Aires 2.8.

s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Skagen 4.8. p. R. t. Galway.

s.s. *Lica Mærsk*, ank. Dunkirk 5.8.

s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Portlimao 7.8.

s.s. *Lilian*, pass. Spurn Hd. 5.8. p. R. t. Königsberg.

s.s. *Lilleborg*, ank. London 8.8.

s.s. *Lily*, ank. Irvine 2.8.

s.s. *London*, Hansen, ank. Danzig 8.8.

m.s. *Louisiana*, afg. Moss 13.7. til Buenos Aires.

m.s. *Lundby*, Lund, pass. Panama 8.8. p. R. t. Vancouver.

s.s. *Lynæs*, ank. Forth 11.8.

M

s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne—Kbhvn.—Østersøen.

s.s. *Maine*, ank. Liverpool 7.8.

s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.—Limfjordshavne.

s.s. *Maja*, pass. Helsingør 3.8. p. R. t. Helsingfors.

m.s. *Malaya*, P. Sørensen, ank. København 8.8.

s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Dakar 30.7.

s.s. *Margit*, Jensen, ank. Leningrad 9.8.

s.s. *Margrete*, pass. Helsingør 7.8. p. R. t. Portsmouth.

s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.—London Ruten.

s.s. *Marianne*, ank. Boston 25.7.

s.s. *Marie*, pass. Hirtshals 5.8. p. R. t. Calais.

m.l. *Marie Mærsk*, ank. Aruba 4.8.

s.s. *Marie Toft*, afg. Glasgow 7.8.

s.s. *Marocco*, ank. Casablanca 10.8.

s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Rouen 31.7.

s.s. *Martin Goldschmidt*, ank. Hull 1.8.

s.s. *Marx*, pass. Hanstholm 2.8. p. R. t. Stansgate.

s.s. *Maryland*, afg. Madeira 7.8. til København.

s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Newfoundland 25.7.

m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, ank. Havre 10.8. hjg.
s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.—Frederikshavn Ruten.
s.s. *Minsk*, i Kbhvn.—Antwerpen Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Bayonne 5.8.
s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Lødingen 10.8. for Nordgaaende.
s.s. *Najaden*, ank. Rouen 30.7.
s.s. *Nancy*, afg. Gibraltar 5.8. til Savona.
s.s. *Nautic*, ank. Marseilles 16.7.
s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Blyth 8.8.
s.s. *Nelly*, pass. Cuxhaven 4.8. p. R. t. Rochester.
s.s. *Nerma*, ank. Königsberg 28.7.
s.s. *Nevada*, afg. Kolding 10.8. til Moss og Kambo.
m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Montevideo 30.7.
s.s. *Niel Mærsk*, afg. Los Angeles 2.8. til Cebu.
s.s. *Niels R. Finsen*, afg. København 12.8.
s.s. *Niobe*, ank. Caen 4.8.
m.s. *Nordbo*, ank. Carston 1.8.
s.s. *Nordborg*, ank. London 3.8.
s.s. *Norden*, afg. Savannah 31.7. til Three Rivers.
m.s. *Nordfarer*, afg. Kotka 28.7. til Lourenco Marques.
m.s. *Nordhavet*, afg. New York 3.8. til Montreal.
m.s. *Nordhval*, ank. Nakskov 29.7.
m.s. *Nordkap*, afg. Buenos Aires 6.8. til Montreal.
s.s. *Nordlys*, afg. London 6.8. til Hamborg.
m.s. *Nordpol*, afg. Aberdeen 2.8. til Ykhaina.
s.s. *Nordsoen*, afg. Gibraltar 7.8.
m.s. *Normandiet*, K. H. Petersen, ank. St. Johns Nfl. 28.7.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.—Samsø—Odense Ruten.
s.s. *Odin*, i Stettin—Kbhvn.—Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, i Ruten vestengelske Havne—Danmark—Østersøen.
s.s. *Olga*, ank. Lemvig 3.8.
s.s. *Olga S.*, ank. Danzig 5.8.
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Pugwash 24.7. til Preston.
m.s. *Olympia*, A. Lorentzen, forv. ank. Leghorn 9.8.
m.s. *Oregon*, ank. Rosario 4.8.
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 9.8.
s.s. *Otto Petersen*, pass. Hirtshals 4.8.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Macassar 11.8. til Manzanillo.
s.s. *Paris*, Larsen, ank. St. Malo 4.8.
m.s. *Parkeston*, i Esbjerg—Harwich Ruten.
s.s. *Paula*, afg. Jacksonville 6.8. til New York.
m.s. *Peru*, A. Bergh, pass. Dover 11.8. udg. for Durman.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Shanghai 6.8. til New York.
s.s. *P. Madsen*, afg. Rotterdam 26.7. til Dakar.
s.s. *P. N. Damm*, afg. Hartlepool 27.7. til Rusfisque.
s.s. *Polly*, ank. Shoreham 30.7.
s.s. *Poul Møller*, ank. Hammershus 12.8.
s.s. *Primula*, ank. Leith 5.8.
s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Calais 6.8.

R

s.s. *Randi*, ank. Oulu 5.8.
s.s. *Reval*, ank. Grangemouth 4.8.
s.s. *Rhone*, i Kbhvn.—Odense—Aarhus—Aalborg Ruten.
s.s. *Riga*, ank. Odense 8.8.
s.s. *Rigmor*, ank. Grimsby 31.7.
s.s. *Rita*, i Kbhvn.—Hamburg Ruten.
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Antwerpen 5.8.
s.s. *Robert*, afg. København 30.7. til Tornea.
s.s. *Rosenborg*, ank. Antwerp 9.8.
s.s. *Rota*, i Kbhvn.—Aalborg—Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i København.
m.s. *Sally Mærsk*, afg. Casablanca 3.8.
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Hartlepool 9.8.
s.s. *Scandia*, H. Lorenzen, afg. København 9.8.
s.s. *Scandia*, afg. Fawley 10.8.
s.s. *Scotia*, E. A. Nielsen, afg. Ghent 11.8.
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Immingham 10.8.
m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Manzanillo 6.8.
m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, pass. Cape of Good Hope 26.7. for Trinidad.
s.s. *Signe*, pass. Hirtshals 2.8.
s.s. *Sigrid*, ank. Klaipeda 3.8.
s.s. *Sigrun*, pass. Helsingør 7.8.
s.s. *Silkeborg*, ank. Grimsby 6.8.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Haynash 6.8.
s.s. *Skagerak*, afg. Tyne 5.8.
s.s. *Skjold*, i Ruten franske Havne—Kbhvn.—Østersøen.
s.s. *Skodsborg*, ank. Kalundborg 6.8.
s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.—Gdynia—Danzig Ruten.
s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, afg. Marseilles 11.8.
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. New Orleans 1.8. til Guaymas.
s.s. *Sophie*, pass. Skagen 4.8. p. R. t. Stockholm.
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 6.8.
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Nuevitas 10.8. til Philadelphia.
s.s. *Stella*, afg. Callao 3.8. til Chile.
m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Gravesend 4.8., forv. afg. 17.8.
s.s. *Stjerneborg*, ank. New York 6.8.
s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Garston 4.8.
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Rouen 30.7.
s.s. *Svanhild*, pass. Dunnet Hd. 28.7. p. R. t. New York.
s.s. *Svanholm*, i Ruten vestengelske Havne—Danmark—Østersøen.
s.s. *Suava*, ank. Liverpool 10.8.
s.s. *Svend Pii*, ank. Aarhus 2.8.
s.s. *Søborg*, ank. Haukipudas 5.8.
s.s. *Sønderjylland*, i Ruten København—sønderjydske Havne

T

s.s. *Taarholm*, i Ruten vestengelske Havne—Danmark—Østersøen.
m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, forv. ank. Rio de Janeiro 10.8.
m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, afg. Belfast 8.8.
s.s. *Teddy*, afg. Esbjerg 11.8.
s.s. *Tekla*, afg. Rochefort 6.8. til London.
s.s. *Tempo*, ank. Helsingør 11.8.
s.s. *Tennessee*, afg. Santos 3.8. til København.
s.s. *Thyra*, afg. Leith 4.8. til Frederikshavn.
s.s. *Thyra*, pass. Dungeness. 5.8. p. R. t. Bremen.
s.s. *Tjaldur*, i København.
s.s. *Tomsk*, i København—Antwerpen Ruten.
m.s. *Tongking*, A. Juul Christensen, afg. Ras Mallap 10.8. for Port Sudan.
s.s. *Tove*, afg. Goole 6.8. til København.
s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Zaandam 11.8.
s.s. *Trio*, afg. Vejle 12.8.
s.s. *Trondhjem*, i Stettin—København—Vestnorge Ruten.
s.s. *Tule*, i Frederikshavn.
m.s. *Tunis*, afg. København 10.8.
m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Santo 8.8., forv. afg. 10.8. til Montevideo og Buenos Aires.
s.s. *Tyr*, i København.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vestengelske Havne—Danmark—Østersøen.
s.s. *Ulrik Holm*, afg. København 29.7. til Leningrad.
s.s. *Urunienborg*, afg. New York 28.7.

V

s.s. *Valborg*, afg. Rotterdam 3.8. til Abo.
s.s. *Vendia*, P. Lund, afg. Burnisland 10.8.
s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Hirtshals 3.8. p. R. t. Treport.
s.s. *Viborg*, afg. Gdynia 8.8.
s.s. *Victoria*, H. Kiilgaard, afg. Mariager 11.8.
s.s. *Vidar*, i Esbjerg—Grimsby Ruten.
s.s. *Viola*, pass. Helsingør 6.8. p. R. t. Riga.
s.s. *Virginia*, afg. Newcastle 8.8. til River Plate.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, fung. L. Pedersen, afg. Rouen 8.8. til Gdynia.
s.s. *Wilh. Colding*, afg. Svendborg 25.7. til Leningrad.

Y

s.s. *Ydun*, i København—Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa*, i Aalborg—Aarhus—Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Rouen 9.8.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

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 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmeild"

Amaliegade 36

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

M. B. & COHN

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dækak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug

**Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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. EKLOF & Co. OYSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer 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**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 12. August 1936.

Nr. 32.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „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 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 Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er *retvisende*, og de, der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

2200. Sverige S.-Kyst. Skåre Fiskerihavn. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 32/2476. Stockholm 1936.)

Nedennævnte nye Fyr er tændt:

I. *Skåre yltre* paa yderste W.-lige Pierhoved paa c. $55^{\circ} 22',5$ N. $13^{\circ} 03',2$ E. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1^s . Flammens Højde: 6 m. Fyrlanterne paa Jernstativ. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c. 275° til c. 342° . 3. Rødt i Pej. fra c. 2° til c. 105° .
2. Hvidt i — - c. 342° - c. 2° . 4. Hvidt, uforst. i Pej. fra c. 105° til c. 275° .

Brændetid: 1. August—1. Juni.

II. *Skåre inre* paa indre W.-lige Pierhoved. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Fyrpæl. Fyret angiver Indsejlingen til Inderhavnen.

Brændetid: 1. August—1. Juni, naar Stedets Fiskere er paa Søen.

(E. f. S. Nr. 30/2044 1936. Kort Nr. 210, 291, 262, 278, 280 og 260. Danske Lods, Side 420.)

2201. (T). Sverige S.-Kyst. Trälleborg. Klokketønde inddrages midlertidig.

(U. f. s. Nr. 32/2419. Stockholm 1936.)

I Slutningen af August eller Begyndelsen af September d. A. inddrages *Trälleborgs rännas klockboj* paa c. $55^{\circ} 21',4$ N. $13^{\circ} 09',1$ E. midlertidig for Eftersyn i et Tidsrum af c. 14 Dage uden at erstattes med en Reserveklokketønde.

2202. Sverige. Gotland W.-Kyst. Skansudde Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 32/2418. Stockholm 1936.)

Skansudde Fyr paa c. $57^{\circ} 26',6$ N. $18^{\circ} 07',5$ E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 4^s . Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet Fyrlanterne paa et hvidt, 7 m højt Betountårn.

(E. f. S. Nr. 16/1063 1936. Kort Nr. 268 og 269.)

2203. Sverige. Gotland E.-Kyst. När Fyr forandret. Bifyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 32/2417. Stockholm 1936.)

När Fyr paa c. $57^{\circ} 13',2$ N. $18^{\circ} 41',0$ E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver 10^s , Blink $0,5^s$, Mørke $9,5^s$. Synsvidden for saavel hvidt som rødt Lys er 14 Sm. Fyret viser rødt Lys i Pejlinger mellem 194° og 200° , iøvrigt hvidt Lys. Iøvrigt er Fyret uforandret.

När Bifyr er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 12/788 1936. Kort Nr. 268 og 269.)

2204. Sverige. Bottniske Bugt. Rödskallen Fyr. Radiofyr oprettet.

(U. f. s. Nr. 32/2465. Stockholm 1936.)

Ved Rödskallen Fyr paa c. $65^{\circ} 19',_0$ N. $22^{\circ} 21',_8$ E. er oprettet et Radiofyr.
 Bølgelængde: $291,5$ kc/s (1029 m). Tonefrekvens: 335 c/s. Rækkevidde: 60 Sm.
 Signalet er:

1. Bogstaverne RN 2 Gange	11,4 ^{s.}
2. Pause	1,3 ^{s.}
3. 14 Streger af 1 ^{s.} Varighed og med et Mellemrum af 0,3 ^{s.}	17,0 ^{s.}
4. Pause	0,3 ^{s.}
5. En lang Streg	12,0 ^{s.}
6. Pause	1,3 ^{s.}
7. Bogstaverne RN 1 Gang	4,0 ^{s.}
8. Pause	10,0 ^{s.}
	<hr/>
	1 ^{m.}
Ovenstaaende Signal gentaget	1 ^{m.}
Hele Signalet	2 ^{m.}
Pause	4 ^{m.}
Periode	6 ^{m.}

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6^{m.}, begyndende ved 0^{m.}, 6^{m.}, 12^{m.} o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver halve Time ved 6^{m.} og 12^{m.} samt 36^{m.} og 42^{m.} af hver Time.

Lufttaagesignalet er uforandret.

Fyrets Lysevne er betydelig forøget, men Fyrkarakteren er uforandret.

2205. Sverige. Bottniske Bugt. Malörens rev. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 32/2475. Stockholm 1936.)

Lystønden *Malörens rev* paa c. $65^{\circ} 32'$ N. $23^{\circ} 30'$ E. er atter udlagt paa Station.
 (E. i. S. Nr. 47/2718 1935.)

2206. Finland. Bottniske Bugt. Pohjantähti. Fast Sømærke forandret.

(U. f. s. Nr. 21/828. Helsingfors 1936.)

Pohjantähti faste Sømærke paa $65^{\circ} 37' 30''$ N. $24^{\circ} 22' 20''$ E. er forandret og bestaar nu af en firkantet, hvid Jernkonstruktion paa Betonfundament og med en sort Firkant som Topbetegnelse.

2207. Finland. Skärgårdshavet. Utö—Lohn. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 21/834. Helsingfors 1936.)

Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $59^{\circ} 55' 49''$ N. $21^{\circ} 30' 17''$ E. er permanent inddraget.

2208. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 21/835. Helsingfors 1936.)

En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa $59^{\circ} 49' 55''$ N. $21^{\circ} 23' 11''$ E.

2209. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Kronstadt. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 32/3452. Berlin 1936.)

1. *Müldterhavens* Ledefyr paa Havnekajen paa c. $59^{\circ} 58',_0$ N. $29^{\circ} 46',_7$ E. er forandret, som følger:

a. Det røde og grønne Veksselfyr, Forfyret, er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3,1^{s.} Fyret er synligt i Pejlinger fra 93° til 125° .

b. Det røde og grønne Veksselfyr, Bagfyret, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 4,3^{s.} Fyret er synligt i Pejlinger fra 106° til 111° .

De to Fyr er overet i Pejling 109° .

2. *Handelshavnen* E. Bagfyret paa E.-Muren paa c. $59^{\circ} 59',_0$ N. $29^{\circ} 45',_8$ E. er forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Lys til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^{s.} Fyret er synligt i Pejlinger fra 75° til 107° .

(Kort Nr. 277.)

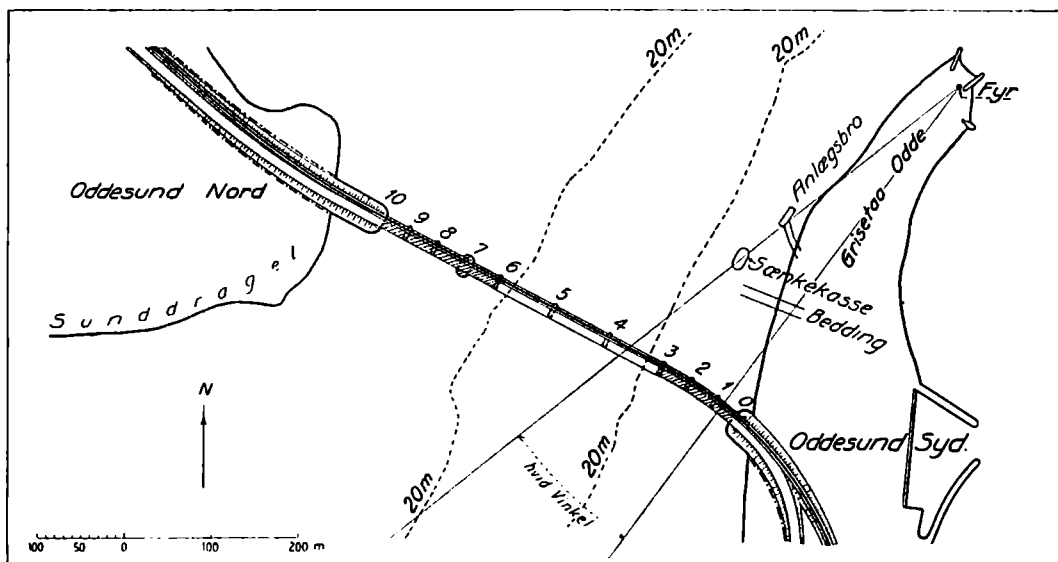
2210. **Estland. Finske Bugt. Valaste Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 6/31. Tallinn 1936.)
Valaste Fyr paa c. $59^{\circ} 26',7$ N. $27^{\circ} 22'$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,7^s$. Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 277.)
2211. (T). **Estland. Finske Bugt. Tallinn Fyrskib midlertidig ombyttet.**
(N. t. M. Nr. 6/28. Tallinn 1936.)
Fyrskibet *Tallinn* paa c. $59^{\circ} 43',3$ N. $24^{\circ} 43',5$ E. ombyttes uden nærmere Meddelelse i Tiden fra den 15. August til den 1. September d. A. med Fyrskibet *Reserv.* Fyrkarakter uforandret. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 30^s , Stød 5^s , Pause 25^s .
2212. (T). **Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(N. t. M. Nr. 6/29. Tallinn 1936.)
Fyrskibet *Hiiumadal* paa c. $59^{\circ} 05',5$ N. $22^{\circ} 12',2$ E. ombyttes uden nærmere Meddelelse i Tiden fra den 5. til den 20. September d. A. med Fyrskibet *Reserv.* Fyrkarakter uforandret. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 30^s , Stød 5^s , Pause 25^s .
2213. **Tyskland. Brüsterort-Riff. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**
(N. f. S. Nr. 32/3433. Berlin 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Brüsterort N.* paa c. $54^{\circ} 58',8$ N. $19^{\circ} 59',0$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 22/1511 1936.)
2214. **Tyskland. Brüsterort. Taagesignal forandres.**
(N. f. S. Nr. 32/3434. Berlin 1936.)
Taagesignalet med Sirene umiddelbart NE. for *Brüsterort Fyr* vil i Begyndelsen af September d. A. uden nærmere Meddelelse blive nedlagt og erstattet med et Taagesignal med elektrisk Membransender, der anbringes paa et graat Gittertaarn c. 120 m NW. for Fyret. Lydkildens Højde over Middelvandstand bliver mellem 36 og 40 m. Signalet, som kan høres i Pejlinger fra 15° til 285° , er Bogstaverne BT 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 3^s , Tone 3^s , Pause 15^s .
Tonchøjde: 200 c/s.
Brüsterort Fyr: c. $54^{\circ} 57',7$ N. $19^{\circ} 59',0$ E.
(E. f. S. Nr. 14/954 1936. Kort Nr. 269.)
2215. (T). **Tyskland. Jorshöft Radiofyr i Uorden.**
(N. f. S. Nr. 32/3574. Berlin 1936.)
Jorshöft Radiofyr paa $54^{\circ} 32' 40''$ N. $16^{\circ} 32' 58''$ E. er for Tiden i Uorden.
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.
2216. **Danmark. Store-Bælt. Elsehoved Fyr. Fyrtaarn ommalet.**
Elsehoved Fyrtaarn paa c. $55^{\circ} 06'$ N. $10^{\circ} 47'$ E. er malet med røde og hvide Bælter.
(Danske Lods, Side 322. Fyr-Fort. Nr. 346.)
2217. **Danmark. Lille-Bælt. Brandsø ENE. Oplysning om Vrag.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/2194 1936 meddeles, at Vraget af det deri omtalte Stenfiskerfartøj ligger sunket i 21 m Vand paa $55^{\circ} 21' 46''$ N. $9^{\circ} 46' 15''$ E. Mindste Dybde over Vraget er 17 m.
(E. f. S. Nr. 31/2194 1936. Kort Nr. 318, 241, 278 og 280.)
2218. **Tyskland. Lille-Bælt. Flensburg Fjord. Flensburg Fyrskib genudlagt.**
(N. f. S. Nr. 32/3576. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Flensburg* paa c. $54^{\circ} 50'$ N. $9^{\circ} 54'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 22/1517 1936.)

(Se Tillæg.)

iii. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2219. (P). Danmark. Kattegat. Fyrbaaker ommales.
Nedennævnte Fyrbaaker vil i Løbet af den nærmeste Tid blive malet hvide:
Sjællands Rev Fyrbaake c. 56° 05' N. 11° 13' E.
Lysegrund Fyrbaake c. 56° 18' N. 11° 48' E.
Læsø NW.-Rev Fyrbaake c. 57° 18' N. 10° 46' E.
(Danske Lods, Side 188, 208 og 214. Fyr-Fort. Nr. 90, 105 og 198.)
2220. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund Fyrskib genudlagt.
Fyrskibet *Schultz's Grund* paa c. 56° 09' N. 11° 11' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 25/1688 1936.)
2221. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.
Paa given Foranledning indskærpes det, at Fragtdampere og lastede Sejlskibe kun kan paaregne en Dybde af 4,4 m i *Ballen Havn*. Den paa *Havneplanen* viste Dybde af 5 m er kun gældende for Ruteskibene, der har deres bestemte Plads.
c. 55° 49' N. 10° 38',^a E.
(E. f. S. Nr. 3/133 1932. Kort Nr. 252 og 227. Danske Lods, Side 173. Havnelods, Side 42.)
2222. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
Den 14. September d. A. vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i Farvandet W. for *Samsø*.
Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne 56° 02' N. og 55° 45' N. og af Meridianerne 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 de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.
2223. (T). Danmark. Kattegat. Læsø Rende Fyrskib midlertidig ombyttet.
Fyrskibet *Læsø Rende* paa c. 57° 13' N. 10° 42' E. er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, der paa Siderne af Skroget er paa malet „Reserve“. Reservefyrskibet har 3 Master. Fyr- og Taagesignalkarakteren m. m. er uforandrede.
(E. f. S. Nr. 29/1981 1936.)
2224. Danmark. Limfjorden. Nykøbing. Mors. Ledefyr flyttet.
Det røde, faste Bagfyr ved Vejen til *Ør Odde* paa 56° 47' (52") N. 8° 52' (15") E. er flyttet 8½ m tilbage i Fyrliniens Retning.
Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 259. Fyr-Fort. Nr. 541.)
2225. Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/46 1936 meddeles, at Broen nu maa regnes for at være ført ud fra Land paa begge Sider til 20 m Kurverne. Mellem nævnte Kurver og Land maa Sejladsen fremtidig ikke finde Sted.
Sejladsen henvises til Sejlløbet mellem 20 m Kurverne, hvor der nu og i den kommende Tid arbejdes med Fremstillingen af Bropillerne 4 og 5.
Pillerne 3 og 6 vil under dette Arbejde om Natten være afmærket med en klar Lanterne i hver Yderende.
Efter Opførelsen af Pille 5 henvises Sejladsen til Sejlløbet mellem Pillerne 5 og 6, og disse Piller vil da om Natten begge være afmærket med en klar Lanterne i hver Yderende.

Der vil blive arbejdet med Uddybningsmaskine og Rambuksflaade beliggende med Sidefortøjninger. Saadanne Fartøjer vil være afmærket Dag og Nat i Henhold til: „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5 (se Havnelods Side 7).



Ved *Grisetaaodde* c. 160 m N. for Brolinien maa det paaregnes, at der i samme Tidsrum henligger en Jernbetonsænkekasse under Viderebygning (jfr. Kortskitsen). Sænkekassen vil om Natten være afmærket med to hvide Lys.

Broen skal passeres med særlig Agtpaaivenhed.

c. $56^{\circ} 34',6$ N. $8^{\circ} 33',7$ E.

(E. f. S. Nr. 1/46 1936. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 158.)

2226. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Oslo Havn. Skibsløpet. Nyfundne Båer.

(E. f. S. Plakat Nr. 4. Oslo 1936.)

Ved en fornylig foretagen Opmaaling er fundet følgende nye Båer i Løbet *Heggolmen—Lindøya* (Skibsløpet):

1. En $10,7$ m Båe 170 m 190° fra *Stangskjærrabben* Fyr paa c. $59^{\circ} 53'$ N. $10^{\circ} 42',8$ E.
2. En $5,9$ m Båe 120 m 103° fra det i (1) nævnte Fyr.
3. En $6,2$ m Båe 55 m 321° fra *Heggolmen* Fyr paa c. $59^{\circ} 53',1$ N. $10^{\circ} 43',2$ E.
4. En $6,4$ m Båe 175 m 69° fra det i (3) nævnte Fyr.
5. En $7,1$ m Båe 280 m 69° fra det i (3) nævnte Fyr.
6. En $5,1$ m Båe 550 m 46° fra det i (3) nævnte Fyr.
7. En Båe i Overfladen 120 m 54° fra *Svenskskjær* Jernstang paa c. $59^{\circ} 53',1$ N. $10^{\circ} 42',8$ E.
8. Et tørtliggende Skær 220 m 60° fra den i (7) nævnte Jernstang.
(Kort Nr. 236.)

2227. Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjorden. Oksø Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)

Taagesignalet ved *Oksø* Fyr paa c. $58^{\circ} 04'$ N. $8^{\circ} 03'$ E. er atter i Virksomhed. Signalet, der som før er To-Stød hver 2^m , afgives nu med Diafon.

(E. f. S. Nr. 22/1524 1936.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2228. Frankrig. Dunkerque Anduvning. Sandettié Fyrskib genudlagt og forandret.
(A. a. N. Nr. 32/2025. Paris 1936.)
Fyrskibet *Sandettié*, der nu viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,7^s, er udlagt paa Station paa 51° 13' 25" N. 1° 53' 39" E. Lysevne: 20 Sm.
Lufttaagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 30^s, Stød 3^s, Pause 27^s.
Undervandstaagesignal afgives med Membran, Bogstavet É. hver 30^s, É. 10^s, Pause 20^s. Radiofyret er uforandret, men afgiver Signal i klart Vejr ved det 2^m, 8^m, 32^m og 38^m af hver Time. Desuden er Radiofyret synkroniseret med Undervandssignalet, saaledes at den første Prik i Undervandssignalet É falder sammen med Slutningen af den sidste Prik af det andet Bogstav É i Radiosignalet.
(E. f. S. Nr. 36/2093 1934. Kort Nr. 264.)
2229. (T). England. Themsen Anduvning. Girdler Fyrskib ombyttes.
(N. t. M. Nr. 32. Trinity House, London 1936.)
Den 9. September d. A. eller snarest derefter ombyttes *Girdler* Fyrskib paa c. 51° 29' N. 1° 06' E. for et Tidsrum af c. 2 Maaneder med et Reservefyrskib, der har Fyrlanternen anbragt midt paa Masten. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 30^s. Taagesignal: Et-Stød hver 1^m. Fyrets Lysevne er reduceret.
Nærmere Meddelelser fremkommer ikke.
2230. (P). England. Cockle Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
(N. t. M. Nr. 27. Trinity House, London 1936.)
Den 19. November d. A. eller snarest derefter forandres *Cockle* Fyrskib paa c. 52° 42' N. 1° 46' E. til at vise hvidt Et-Blink hver 20^s.
(Kort Nr. 264.)
2231. (P). England. South Winterton Ridge Lystønde. Fyrkarakter forandres.
(N. t. M. Nr. 26. Trinity House, London 1936.)
Den 14. Oktober d. A. eller snarest derefter forandres *South Winterton Ridge* Lystønde paa c. 52° 48' N. 2° 03' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s.
(Kort Nr. 264.)
2232. (P). England. Cromer Knoll Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
(N. t. M. Nr. 27. Trinity House, London 1936.)
Den 19. November d. A. eller snarest derefter forandres *Cromer Knoll* Fyrskib paa c. 53° 16' N. 1° 18' E. til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s.
(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

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

2233. England S.-Kyst. Brighton S. Opmaalingsbaaker inddraget. ☞
(N. t. M. Nr. 1515. London 1936.)
E. f. S. Nr. 30/2094 1936 annulleres, da de deri omtalte Opmaalingsbaaker er inddraget.
c. 50° 40' N. 0° 04' E.
2234. England S.-Kyst. Dartmouth Harbour. Grund.
(N. t. M. Nr. 1516. London 1936.)
En Grund med 4,9 m Vand ligger paa c. 50° 22' N. 3° 35' W., 160 m 63° fra Flagstangen ved *H. M. Naval Establishment*.
2235. Hebriderne. Stornoway. Arnish Point Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1495. London 1936.)
Arnish Point Fyr paa c. 58° 11' N. 6° 22' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 20^s.
(Kort Nr. 263.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2236. (T). Spanien N.-Kyst. Santander Indløb. Fyr midlertidig slukket. Lystønder midlertidig inddraget. Lodstvang.
(N. t. M. Nr. 1497. London 1936.)
1. *Horadada Island* grønne Gruppe-Blinkfyr paa c. 43° 28' N. 3° 46' W. er for Tiden slukket.
 2. Lystønderne Nr. 1, 2, 3 og 4, c. 0,3 Sm S. og SW. for det i (1) nævnte Fyr, er for Tiden inddraget.
 3. For Indsejlingen til *Santander* hersker der Lodstvang.
2237. Sydafrika. Slang Kop Point. Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 1462. London 1936.)
Den 4. September d. A. forandres *Slang Kop Point* Fyr paa c. 34° 09' S. 18° 19' E. uden nærmere Meddelelse til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 30^s.

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

2238. Brasilien. Jerioacoara Point NE. Mindre Dybde.
(A. a. N. Nr. XII/49. Rio de Janeiro 1936.)
Paa c. 2° 36' S. 40° 07' W., hvor der i Kortet er angivet en Dybde af 7,3 m, er loddet 5,1 m.
2239. Argentina. Puerto Santa Cruz. Ledefyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1513. London 1936.)
Bagfyret paa *Cañadon* Baake paa 50° 03' (30") S. 68° 31' (10") W. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2240. Italien. Adriaterhavet. Zara. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 228/632. Genua 1936.)
Fyret paa Hovedet af Molen *Vittorio Emanuele III* paa c. 44° 07' N. 15° 13' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 8 Sm.
2241. Syrien. Alexandretta. Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 1508. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa c. 36° 36' N. 36° 09' E., c. 0,5 Sm W. for R. C. Kirken, er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 4/188 1935.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2242. Siam Bugt. Siam. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. VII/120. Bangkok 1936.)
1. Flammens Højde i *Hin Kee Chang* Baakefyr paa 12° 09' 42" N. 102° 18' 34" E., i *Goh Chang Channel*, er 9 m.
 2. Flammens Højde i *Lem Ngob* Fyr paa 12° 10' 07" N. 102° 23' 46" E. er 11 m.
2243. Kina. Hie Che Chin Bugt. Chino Bugt. Sarah Lucy Rocks. Fyr ødelagt.
(N. t. M. Nr. 1487. London 1936.)
Fyret med Fyrbygning paa det N.-ligste af *Sarah Lucy Rocks* paa c. 22° 47' N. 115° 47' E. er forsvundet.

2244. Kina. Hai Chau Bugt. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1488. London 1936.)

Paa E.-Spidsen af *Mon li shan* er paa $34^{\circ} 43' (00'')$ N. $119^{\circ} 33' (30'')$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 39 m. Synsvide: 12 Sm. Rødt Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.

2245. Japan. Hokkaido. Hakodate Ko. Komiiso. Radiofyr flyttet.

(N. t. M. Nr. 1463. London 1936.)

1. *Hakodate* Radiofyr paa c. $41^{\circ} 47' N.$ $140^{\circ} 45' E.$ er flyttet til *Hagino* paa c. $41^{\circ} 50' N.$ $140^{\circ} 40' E.$, $6,1$ Sm 33° fra *Kattoshi Zaki* Fyr. Signal, Bølgelængde samt øvrige Detailler er uforandret.

2. *Komiiso* Radiofyr paa c. $41^{\circ} 50' N.$ $140^{\circ} 40' E.$ er flyttet til *Kattoshi Zaki* Fyr paa c. $41^{\circ} 45' N.$ $140^{\circ} 36' E.$ Signal, Bølgelængde samt øvrige Detailler er uforandret.

2246. (P). Australien N.-Kyst. Torres Stræde. Prince of Wales Channel. Undervandshindring.

(N. t. M. Nr. 1473. London 1936.)

En Undervandshindring rapporteres at findes paa c. $10^{\circ} 31' S.$ $142^{\circ} 13' E.$, $0,25$ Sm 282° fra *Hammond Rock* Fyr.

Tillæg.

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

2247. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.

Den automatiske Lys- og Klokketønde *Taarbæk Rev* paa c. $55^{\circ} 47' N.$ $12^{\circ} 40' E.$ er midlertidig ombyttet med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter, men uden automatisk Klokkesignal.

2248. (T). Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignal paa Sænkekassen til det nye Drogden Fyr i Uorden.

Taagesignalet paa den under Opførelse værende Fyrbaake paa $55^{\circ} 32' 11'' N.$ $12^{\circ} 42' 56'' E.$ er for Tiden i Uorden og afgiver To-Stød hver $\frac{1}{2}^m$ i Stedet for Et-Stød hver $\frac{1}{2}^m$. Taagesignalet vil snarest blive bragt i Orden.

(E. f. S. Nr. 26/1804 1936.)

2249. Danmark. Store-Bælt. Vesterrenden. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

Vraget af Galeasen *Erna*, der laa sunket i $16,5$ m Vand paa $55^{\circ} 17' 25'' N.$ $10^{\circ} 54' 13'' E.$, c. $1\frac{1}{2}$ Sm E. for *Knudshoved* Fyr, er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1862 og 28/1884 1936.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2250. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Baaker under Reparation.

Baake Nr. 5, Trekant med nedadvendt Spids, ved *Viro* og Baake Nr. 7, Trekant med nedadvendt Spids, paa *Roholm* er under Reparation indtil den 23. August d. A. Baake Nr. 7: $55^{\circ} 28' (57'')$ N. $10^{\circ} 31' (11'')$ E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2251. (T). Danmark. Horns Rev Fyrskib. Radiofyr upaalideligt.

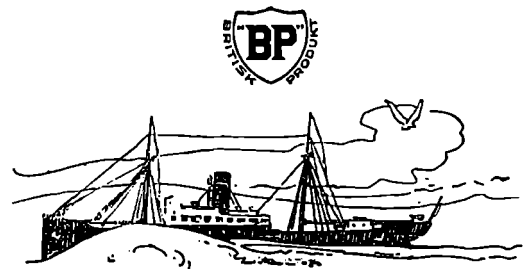
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Horns Rev* paa c. $55^{\circ} 34' N.$ $7^{\circ} 20' E.$ er for Tiden upaalideligt. Det vil snarest blive bragt i Orden.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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.	Oldstevedore.
Aalborg Stevedorekompagniet.	Dispatch.
Aarhus Hassing & Drescher.	
Assens H. V. Jacobsen.	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S.	Stevedore.
Holbæk S. I. Sørensen.	
Horsens Søren Andersen.	Stevedoring.
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.	
København Skjold Andersen.	
København Hans Brandt.	
København Københavns Stevedore Kompagni.	Klis.
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S.	
Nyborg Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense Simonsen & Møller.	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning.	



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' **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.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Damp- og elektrisk drevne

**ANKERSPIL
LOSSESPIL
STYREMASKINER**

FRA

DEUTSCHE WERKE - FRIEDRICHSORT



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 » »

„VØLUND“
 RAAOLIEMOTORER
 10—1000 HK.

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
 Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmild"
 Amaliegade 38

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

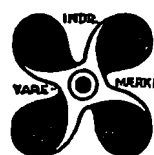
STIFTET 1897

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.



Brug **Holzappel's
 International**
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 • TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

KAAS & SØRENSEN

Skibsklarering

INDEHAVER

Kommission

G. E. OLSENBunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELINGØR**Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 • Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank via & via Posthuset

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 —

NUMMER 34

TORS DAG 20. AUGUST 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØFARTSRAADET OG BROPLANERNE

Da det fra Ingeniør-Side fremsatte Forslag til Bygning af Motorveje med Broer over Store Bælt og Øresund paa mange Maade berører Skibsfartens Interesser, har Søfartsraadet fundet det paakrævet at foretage en grundig Undersøgelse af dette Forslag og de Virkninger, dets Realisation vil afføde.

Der er i den Anledning udsendt en Pjece, hvori det bl. a. hedder:

Det Punkt, hvorpaa Skibsfarten særlig har sin Opmærksomhed henvendt, er naturligvis Forslaget om at bygge de to Broer over Store Bælt og Øresund. Den Trafik, der findes over disse Farvande, og den yderligere Trafik, der kan forventes at ville komme indenfor en overskuelig Tid, kan ikke paa nogen Maade berettigede Anvendelsen af de meget store Summer, som de to Broer vil koste at bygge, nemlig henholdsvis 257 og 152 Millioner Kroner. Selv om man er inde paa at ville lave Forbedringer uden Hensyn til Bekostningen, burde man dog vige tilbage for Tal som disse, der alene for Storebæltsbroen er ca. 10 Gange saa stort som for Lillebæltsbroen, og overveje, om ikke en Forbedring af Færgemateriellet maatte være tilstrækkelig.

Indenfor Skibsbygningen er der i de senere Aar sket meget store Fremskridt, og hvis den nuværende Færgetrafik ikke fuldt ud tilfredsstiller de Krav, som Trafikken allerede nu stiller, eller som man maa forvente, den vil stille i Fremtiden, vil der intet være i Vejen for at bygge Færger, der kan transportere Tog og Automobileer over Vandet i meget store Mængder og med langt større Hastighed, end det nu gøres, og det med Anvendelse af Beløb, der er meget smaa i Forhold til de Summer, Broerne vil koste at bygge.

Som Turistattraktion vil utvivlsomt saadanne Færger have langt større Interesse end Broer. Broer findes mange andre Steder i Verden og interesserer ikke den almindelige Rejsende fra de store Lande, og da den væsentlige Del af Turisttrafikken foregaar i Sommertiden under gode Vejrforhold, er det en Kendsgening, at Turisten sætter mere Pris paa, som en Afveksling i Rejsen, at færdes over Vandet paa et Skib end at jage over en Bro. Det har i mange Aar været saaledes, at Danmark har været Foregangsland med Hensyn til Færgetrafik, og Landet har vundet Anerkendelse som banebrydende paa dette Omraade. Denne Stilling kan vi kun opretholde ved at føre Udviklingen paa Færgernes Omraade videre, hvad der vil være til stor Gavn for de danske Skibsværfter og betydelige Grene indenfor den danske Industri, men vi vil forskærte den og tildels ødelægge Landets Særpræg for Turisterne ved Bygning af en Bro over Store Bælt.

DEN DANSKE UDENRIGSMINISTER OM HANDELSAFTALERNE

Den danske Udenrigsminister Dr. P. Munch udtaler i et Radioforedrag om Handelsaftalerne med de store Lande bl. a.:

Baade i England og Tyskland skærpes Selvforsyningsiveren for Tiden ved Tanken om kommende Krig. Den vil mindskes, hvis Krigsfrygten mindskes. Den modvirkes af stigende Forbrug i de to Lande.

Men ingen kan berge Resultatet af disse Kræfters Brydning.

Mangfoldige uberegnelige Forhold spiller ind. Sikker er det, at Vanskelighederne er og vil vedblive at være store.

AMERIKANSK LOV OM ÆNDRING AF SKIBSFARTSLOVEN AF 1936

Præsidenten har stadfæstet Lov om Ændring i Sec. 16 i Skibsfartsloven af 1916.

Ifølge Loven skal det være ulovligt for enhver Afskiber, Speditør, Mægler eller anden Person direkte eller indirekte ved Hjælp af falsk Fakturering, urigtig Klassificering, urigtig Vejning eller ved et hvilket som helst andet uretfærdigt og ubilligt Middel at opnaa eller forsøge at opnaa søværts Transport af Varer til lavere Rater end de almindeligt gældende.

Endvidere skal det være ulovligt for ethvert Rederi, direkte eller indirekte 1) at give nogen urimelig Fortrinsbehandling eller Fordel til en særlig Person eller Lokaltitet, eller omvendt underkaste dem en ufordelagtig Behandling; 2) at tillade nogen Person at opnaa Transport af Varer til lavere Rater, end de regulære, og 3) at foranledige noget Søforsikringssselskab til ikke at give en konkurrerende Reder ligesaa gunstig en Forsikringsrate paa Skib eller Ladning, som gives det paagældende Rederi selv.

Overtrædelser af Lovens Bestemmelser straffes med Bøder indtil \$5000.

SPANIEN OG SKIBSFARTEN

I Spanien fortsættes de blodige Begivenheder, og Landet er at betragte som en Krudttønde, der er sat Ild til. Situationen kan føre til alt. Det farligste ved hele Sagen er, at den saa let kan trække andre med ind i Heksekedlen. Som ganske rigtigt sagt af talrige fremtrædende Politikere i andre europæiske Lande: Vi kan ikke blande os i Spaniens indre Forhold. Det maa blive en Sag mellem den siddende Regering og de Mænd, der har sat sig op imod den. Ingen Indblanding udefra kan medføre andet end nye og større Katastrofer.

Men rent bortset fra dette internationale Faremoment rummer Situationen for Skibsfarten det direkte ubehagelige, at den udelukker Skibene fra Anløb i spanske Havne under disse Forhold. Trafikken paa Spanien er bogstavelig talt standset. Krigsskibene fra enkelte af Stormagterne er snart det eneste Forbindelsesled med Omverdenen ad Søvejen. Handel paa Spanien er der ikke meget tilbage af. Der købes nok en Del Kul og Krigsmateriel, men den store, naturlige Handel er slut. Og dertil kommer et andet, højt ubehageligt Moment. Den spanske Stat skylder en Række europæiske Lande meget betydelige Beløb — og disse Penge er der naturligvis under de forhaandenværende Forhold ikke nogensomhelst Mulighed for at faa. Skulde der nu ske det, at Udviklingen i Spanien gik i Retning af et nyt Sovjetrige, ja, da vilde vi næppe spaa forkert, naar vi siger, at disse Penge er tabt — som Pengene, de forskellige Lande havde til Gode i Rusland, gik tabt, da Bolschevikerne kom til Magten. Sejrer derimod Modpartiet, da vil maaske nok Gælden blive anerkendt, men Spanien vil da være i en saadan Stilling, at der skal kræves umaadelige Summer til Genopbygningen, og det vil have lange Udsigter med

Betalingen. Spaniens store Frugteksport var i de sidste Aar ganske vist gaaet betydeligt ned. Men alligevel er det, der er sket nu for de mange Lande, hvis Skibsfart i væsentlig Grad var beskæftiget med Transport af spansk Frugt til andre europæiske Havne, et meget alvorligt Afbræk. Saaledes tegner Situationen for Handel og Skibsfart i Forbindelse med Spanien i Øjeblikket sig lige saa broget, som i andre Henseender. Al sund Fornuft, alt normalt Liv synes forsvundet fra den pyrenæiske Halvø saa haardt hjemsøgte Land, og imens flyder Blodet Dag for Dag. Som vi tidligere har peget paa, der er al Mulighed for, at denne Kamp om Magten vil blive meget langvarig. Handel og Skibsfart er næsten ophørt. Det eneste, der kan sælges, er Krigsmateriel og Flyvemaskiner, alt det, som Stormagterne skulde se at blive enige om, at man ikke vilde levere Spanierne.

SIR KARL KNUDSEN OM SKIBSFARTS-PROBLEMERNE

Den kendte norsk-engelske Shipping-man Sir Karl Knudsen, der fra Tid til anden offentliggør sit Syn paa Skibsfartens Problemer, har skrevet en meget interessant Redegørelse i »The Shipbroker«, og han fremsætter her en Række tankevækkende Udtalelser, der fortjener at blive kendt i videre Krese.

»Vil jeg blive stenet, hvis jeg foreslaar, at vi bør overveje Spørgsmaalet om den britiske Handelsflaade er for stor, efter at man er gaaet over til Restriktions- og Beskyttelsespolitikken?« spørger Sir Karl.

»Hovedaarsagerne til vore Vanskeligheder er lige til. Blandt dem er Anneksionen af den tyske Handelsflaade, Krigsgælden, og den Fejl, at U. S. A. ikke har accepteret den saakaldte Balfour Note, som viste, at vi først havde set rigtigt.

Hvorledes kan man bedst maale, hvor stor en Handelsflaade et Land er berettiget til at have?

Neville Chamberlain, der i denne Sag er et upartisk Vidne, har udtalt:

Indtil Verden i Almindelighed anerkender, at et Lands eneste rimelige Grund til at have en Eksporthandel — bortset fra et rosværdigt Ønske om at betale sin Gæld eller til at sætte sine Indbyggere i Stand til at gøre Investeringer i fremmede Lande — er at opnaa til Gengæld de Nødvendighedsartikler, som det har Brug for, fra sine Naboer, frygter jeg, at alle Vanskeligheder vil vedvare.

I 1935 var Storbritanniens Import — med andre Ord de Nødvendighedsartikler, Mr. Chamberlain omtaler — £ 757,000,000. Hvordan blev de betalt? Den synlige Eksport beløb sig til £ 481,000,000, Indtægter fra Investeringer i fremmede Lande var £ 185,000,000. Andre usynlige Eksportindtægter var omkring £ 115,000,000, af hvilke Skibsfarten bidrog med £ 75,000,000, og dermed kan man sige, at Skibsfarten blev Englands vigtigste Eksportindustri.

Lad os tage Eksemplet med Norge: Dette Land importerede i 1935 for £ 41.000.000. Dets synlige Eksport var £ 30,250,000, hvad der altsaa gav et Deficit paa £ 10,750,000. Ydermere, da Norge er et Debitor Land, steg Deficit'et yderligere, idet Norge mindst maatte regne med £ 3,500,000 i fremmed Gæld. Det kan nærmest beregnes, at Skibsfarten indbragte Norge £ 10,000,000 og Turistvæsenet ikke mindre end £ 1,750,000. Norge har altid været et Kapital importerende Land, og selv i 1935 opnaaede det nogle Laan i Udlandet, men jeg tror, at det nu har naaet det Punkt, hvor det kan tilfredsstille sit rosværdige Ønske om at betale sin Gæld uden at behøve at laane.

Hvis Regeringsindskruden i andre Lande skulde berede Norges Skibsfart Vanskeligheder, vil Landet simpelthen nedskære sin Import, der bidrager sit til Opretholdelsen af hele Verdens Industri og Handel, herunder Skibsfarten.

Og hvorledes med U. S. A.? I 1914 havde dette Land 2,000,000 Tons Skibe paa Havet, i 1925 12,000,000 og i 1935 omtrent 9,500,000 Tons, af hvilke omtrent 2,500,000 Tons var lagt op. Dets økonomiske Politik resulterede i en Reduktion af Verdenshandelen. I 1921 havde U. S. A. et Eksportoverskud paa Doll. 2,000,000,000. I 1928 var det endnu over 1,000,000,000. I 1935 er det under Doll. 250,000,000.

Det forekommer mig, at vi i Dag gør Skibsfartsproblemet yderligere vanskeligt for os selv ved at opretholde et stort Antal langsomme Skibe ved Hjælp af Subsidier, hvad der synes at bekræfte, at den upopulære »scrap and build« Plan, som Mr. Runciman fremsatte, var det eneste sunde Forslag til Løsning af Problemet!«

Sir Karl Knudsen har i den nævnte Redegørelse været inde paa langt flere Problemer, og han prøver ogsaa at finde forskellige Veje ud af Miséren, men det er, som om ogsaa han standser ved den »upopulære« Plan. Skulde Synet paa den efterhaanden blive et andet? Skulde man efterhaanden naa tilbage til, at her er Redningen?

MEDELELSER FRA

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

5 Aars Arbejde i Sovjets Sø-Arbitragekommission

I December 1935 var der forløbet 5 Aar siden Udstedelsen af Dekretet om Oprettelsen af en Sø-Arbitragekommission i Moskva ved S.S.S.R.'s Handelskammer. Ifølge en af Centraleksekutivkomiteen og S.S.S.R.'s Folkekommisærers Raad den 13. December 1930 stadfæstet Forordning blev der oprettet en Kommission til Afgørelse ved Voldgiftsbehandling af Tvistigheder om Honorar for Bjærgning og Ydelse af Hjælp til Søs. Ved en Bekendtgørelse af 8. Januar 1933 blev Kommissionens Kompetence udvidet, og der blev ogsaa henlagt til den Afgørelse af Stridigheder, opstaaede som Følge af Skibes Kollision eller ved Beskadigelser af Havneanlæg, forårsagede af Skibe.

I Analogi med en Praksis, der i vid Udstrækning er kendt i England, kommer kun de Sager til Afgørelse i Kommissionen, hvor de interesserede Parter frivilligt har indvilliget i at overgive deres Uoverensstemmelser til Afgørelse ved Arbitrage. En saadan Arbitrage eksisterer som bekendt i England i Lloyd's Komité, men ogsaa her i S.S.S.R. er det ligesom i England muligt at henvise Stridigheder ikke blot til denne Arbitrage, men ogsaa til Afgørelse ved de almindelige Retsinstitutioner eller — ved Stridigheder mellem Statsorganisationer — til Ressortvoldgiftsretter. Derfor er der til Kommissionens Afgørelse kun kommet Sager vedrørende Bjærgning og Ydelse af Bistand, naar Bjærgningsoperationer er foretaget paa Grundlag af den af Kommissionen udarbejdede aabne Bjærgningsoverenskomst (Kontrakt), der i sit Indhold er analog med den i Søfartskredse velkendte engelske Lloyd's aabne Bjærgningskontrakt. Netop ved denne Omstændighed kan man forklare den Kendsgerning, at den første Bjærgningssag til Trods for Kommissionens Oprettelse i Slutningen af 1930 først kom op i 1931 og blev behandlet i Januar 1932, saaledes at Sø-Arbitragekommissionens Virksomhed faktisk begyndte fra 1. Januar 1932.

Denne Omstændighed giver os Anledning til at drage en vis Parallel mellem Sø-Arbitragekommissionens Virksomhed og Lloyd's Arbitrage i Tiden fra 1. Januar 1932 til 1. Januar 1936, idet vi benytter de Tal vedrørende Lloyd's Arbitrages Arbejde, som er offentliggjort i Bladet »Journal of Commerce« for den 18. Marts 1936 i en Artikel af King Page. Ifølge de i denne Artikel opgivne Tal er der i de sidste 4 Aar ved Lloyd's Arbitrages Arbejde blevet behandlet 229 Sager til en samlet Bjærgesum af 368,311 Lstr., hvorhos Forfatteren bemærker, at af disse 229 Sager var de 75 Apellationssager, der blev behandlet af Apellationsvoldgiftsret. I det samme Tidsrum blev der ved Sø-Arbitragekommissionen ved S.S.S.R.'s Handelskammer behandlet 65 Sager til et Beløb af 171,106 Lstr.

Naar man tager i Betragtning, at Sø-Arbitragekommissionen, som vi allerede har nævnt ovenfor, i 1932 lige var begyndt at arbejde, medens Lloyd's Arbitrage har eksisteret nogle Aartier, bør man komme til den Slutning, at Sø-Arbitragekommissionen har erobret sig en stærk Autoritet i Søfartskredse, og at Parterne i alle Tilfælde af Bjærgning eller Kollision mellem Skibe i sovjetiske Farvande gerne henviser deres Tvistigheder til Afgørelse ved Sø-Arbitragekommissionen i Moskva.

Endnu mere interessant er Professor ved Athens Universitet Kiriakos Spiliopoulos' Mening om Sø-Arbitragekommissionen. Han var i Foraet 1935 i Moskva og tog

paa Redernes Vegne Del i Behandlingen af en Sag vedrørende Bjærgningen af den græske Dampet »Agalliani«. Foranlediget ved hans Ophold i Moskva, hvor han gjorde sig nærmere bekendt med Sø-Arbitragekommissionens Arbejde, fremkom der i Nr. 120 af det i Athen udkomende Tidsskrift »Søkrønikken« en detaljeret Artikel af ham om Sø-Arbitragekommissionen. »At domme efter en hel Række Kendelser, afgivne indtil nu af Sø-Arbitragekommissionen, har denne Organisation godtgjort Berettigelsen

af sin Oprettelse. Ved at gennemgaa Kendelserne kan man overbevise sig om Kommissionens Bestræbelser for at iagttage de almindelige Linier, som er anlagt i Verdenspraksis som Regler og Principper for de Tilfælde, hvor der er Tale om Fastsættelse af Bjærgesummer. Enhver vil kunne bemærke den Omhyggelighed og Alsidighed i Forklaringerne af Sagens faktiske Forhold, som i saadanne Tilfælde — som bekendt — sædvanligvis overdrives af Bjærgene. (Fortsættes).

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE'S" FRAGTBERETNING ★

Udviklingen paa Fragtmarkederne har ogsaa i den Uforløbne Uge været tilfredsstillende. Antallet af afsluttede Forretninger har været noget ringere, men dette skyldes Rederne, som især for tidlige Positioners vedkommende er meget tilbageholdne.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henvises til nedenstaaende Oversigt:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Der er stadig kun ringe Efterspørgsel efter Korntonnage fra St. Lawrence. Der er sluttet enkelte Baade til UK./Cont. paa Basis af Minimalraterne, ligesom 7,500 Ts. Dampet fik Last til fransk Marokko til 2/10¹/₂d. Basis 1 Lossehavn, 3d. mere pr. Qr. hvis 2 Lossehavne.

Canadisk Deals er ret livlig, men der er ingen rigtig Bevægelse i Raterne, som stadig ligger mellem 50/- og 55/- pr. Std. afhængig af Størrelse, Position, Last- og Lossehavne.

Heller ikke Northern Range Markeder udviser større Aktivitet. Der noteres stadig en Række Scrapjernsordrer, saavel til Europa som til Østen, men det synes, som om det er vanskeligt at faa Befragtere og Redere til at mødes. Af positiv Forretning er kun rapporteret 3,200 Tonner fra Boston/Portland Range til UK. 12/9d. Option Gdynia til 13/9d.

Golfen betalte 13/10¹/₂d. for Scrap til Japan og sluttede desuden 5,500 Tonner til Galatz til 14/- for Phosphat. Iøvrigt noteres stadig Bomuld til Japan og Phosphat til Korea til uforandrede Rater.

Sukkermarkedet fra Vestindien har været roligt paa Grund af Redernes Utilbøjelighed til at acceptere de hidtil gældende Rater. For stor Baad bydes 14/- fra Cuba til p.p. UK./Cont., men Rederne holder ud for 14/6d. — For en lille Last fra San Domingo til Bordeaux direkte antydes 17/-, men ogsaa denne Rate maa antagelig i Vejret.

River Plate. Dette Marked er stadig meget fast, og helt op til 2/- over Minimalraten til Europa blev betalt for September Tonnage. Senere Positioner sluttedes livligt til Minimalraterne. Til Destinationer uden for Minimalraterangen betaltes fra 21/3d. til 22/- til U.S. Atlantic eller Canada. For Okt. Baad antydes 19/3d. à 19/6d. til Pacific Kysten.

Syd- & Nordamerikas Vestkyst. Nitratbefragterne viser kun ringe Interesse for Tonnage paa Rejsbasis, men de søger stadig en Timecharterbaad med Levering USNH., Tilbagelevering USNH. eller UK./Cont. — Fra Peru kan stadig sluttet Sukker til London til forsøger 19/6d., Sept./Okt.

Fra Nordpacific er Markedet fast til Europa paa fio. Basis. Der er betalt mellem 22/6d. og 24/- afhængig af Lossehavne i UK., hvilket kan gentages for September/Oktober.

Til Østen og Australien er Markedet uforandret. Raten ligger stadig omkring 20/- per 100 Balefod paa fio. Basis. Endvidere noteres Lumber til Sydafrika til omkring \$12.50 per Mille, og til St. Lawrence River til omkring \$11:-, ligesom der ogsaa søges Lumber-

tonnage til U.S. Atlantic til omkring \$10:-. Med det faste Marked skulde der dog være en Mulighed for at forbedre disse Rater.

Østen/Indien. Flere Baade sluttedes tidligt paa Ugen for Soyabønner for Novbr. Lastning til 25/6d., men senere er betalt 26/6d., og Mulighed for yderligere Forbedring eksisterer.

Saigon Ris har sluttet yderligere Tonnage for Sept. og tidlig Oktober Lastning til 28/-, og Efterspørgslen vedvarer.

For Kerner fra Madras Kysten noteres 27/6d. for Decbr./Jan. via Suez til UK./Cont.

Fra Karachi er sluttet yderligere Tonnage til UK./Cont. for Hvede til 23/6d., hvilket kan gentages, og fra Marmagoaer betalt 24/- for Hvede, Option Linsæd eller Kerner til 25/-, Sept.

Australien. Der er sluttet 2-3 Baade for Hvede til UK./Cont. til Minimalraten, men det synes at lakke mod Enden med Exportoverskudet af Hvede.

Ertsforretningerne fra Whyalla er uforandrede.

Sydafrika. Der noteres stadig en enkelt Ladning Majs fra Beira til UK./Cont., Okt./Novbr. til 19/- maaske 20/-. Durban/Rotterdam noteres i 13/- fio. for Erts.

Europa. Det mest bemærkelsesværdige Træk paa de europæiske Markeder er de høje Rater, der betales til og fra Spanien. F. Eks. Kul Rotterdam/Barcelona 14/-, og Huelva/UK. 11/-. Hvis Heldet er med Rederne, er det naturligvis en glimrende Forretning, men de fleste Redere vil utvivlsomt betakke sig for at komme til Spanien, som Forholdene nu er der.

Af udgaaende Kulforretning er der iøvrigt Grund til at bemærke, at Rotterdam/Alexandria har betalt 7/-, og Amsterdam/Bona 7/9d. — Hjemgaaende fra Middelhavet er Markedet iøvrigt noget springende. Enkelt Forretninger har betalt særdeles gode Rater.

Sortehavet og Donau lider igen under Tonnagemangel. Russerne har atter maattet betale 15/- for Erts fra Poti til USNH., og fra Donau er en Række Baade sluttet til mellem 16/6d. og 71/9d. til UK.

Paa Trælastmarkederne kan Conferencen stadig rapportere en Række Slutninger til Minimalraterne og derover.

Kulfragterne fra England til Danmark er uden større Forandringer. Raten for 3,000 Tonner ECCP./Danmark ligger omkring 4/- med hurtig Losning.

Timecharter. Der synes at komme noget mere Liv i Vestindiamarkedet. Flere Baade er sluttet for Rundture til omkring \$1:- for 4,000 Tonnere, og et Par 5,000 Tonnere har faaet kortere Perioder til omkring \$1:-.

For stor Dieseltonnage fortsættes Efterspørgslen, saavel for Periode som for enkelte Trips. Af Noteringer skal nævnes: Pacific Rundtur, Levering og Tilbagelevering USNH. \$1.25 for hurtig Dieselbaad, for noget langsommere Baad, ca. 10¹/₂ Knob, antydes \$1.15 for River Plate Round, delivery & redelivery USNH.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den engelske Handelsminister besøger København

Den engelske Handelsminister, Mr. Runciman, besøger for Tiden de danske Farvande om Bord paa sin Lyst-yacht »Sunbeam II«. I Torsdag ankom den til København.

Kort efter Ankomsten gik Prins Axel om Bord for at ønske Mr. Runciman velkommen til København og lidt senere Generalkonsul Johan Hansen.

Ministeren aflagde Visit hos Etatsraad H. N. Andersen, som han har kendt gennem en lang Aarrække, og havde Udenrigsminister, Dr. Munch som Gæst til Frokosten om Bord paa Skibet.

Yachten er meget smuk, en hvid 3-mastet Skonnert med Motor. Skibet er bygget af Staal og maaler 556 Brutto-ton. Alt om Bord er fuldstændig moderne.

Ingen danske Skibe til Spanien

Siden Urolighederne begyndte i Spanien har D. F. D. S. ikke haft noget Skib i spanske Havne. Efter hvad Direktionen meddeler nu, har Selskabet i Lighed med andre danske Rederier indtil videre aflyst alle Anløb af Havne paa den spanske Kyst. De sidste Skibe, D. F. D. S. havde i Spanien, var »Tunis« og »Algarve«. »Tunis« afgik forøvrigt forleden fra København til Middelhavet, men da Besæjlingen af Spanien som nævnt er suspenderet, bliver Turen denne Gang noget kortere end sædvanlig.

Prøvetur

Nakskov Skibsværft har haft afsluttende Prøvetur med sin Nybygning Nr. 75, Dieselmotor-Trawleren »Santa Joana« til Rederiet »Empreza de Pesca de Aveiro« i Aveiro, Portugal.

Skibet, der løb af Stabelen den 23. Juni, maaler i Meter: overalt 70,84, mellem Perpendikulærerne 63,5, Brede paa Spant 10,6 og Dybde til Hoveddæk 5,9. Det er bygget med isforstærket Majerstævn og Krydserhæk, gennemløbende Dæk, Bak og Poop, seks vandtætte Skodder og Dobbeltbund. I en Del af Dobbeltbunden under Maskinrummet og i en Højtank foran dette kan føres 378 Tons Brændselolie. Lasteevnen er ca. 1450 Tons, og Fiskelastrummets Kapacitet er ca. 46,700 Kubikfod.

Trawleren, der er bygget efter de nyeste Principper for Stortrawling, har en betydelig Aktionsradius, og der findes mange Specialindretninger om Boord. Trawlspil, Ankerspil og Slyremaskine er elektrisk drevne. I et Hus paa Dækket agten for Trawlspillet er installeret en Kedel for Udvinding af Levertran, og paa Dækket er anbragt fire særligt indrettede Taanke til 14½ Tons Levertran. I øvrigt er der installeret Ekkolod, Radiosender og Radiopejling. Fremdrivningsmaskineriet er to »Güldner« 4 Takts, enkeltvirkende Dieselmotorer paa ialt 900 BHK, som gennem en Vulcankobling trækker Skrueskaklen.

Skibet har en Besætning paa 54 Mand. Mandskabet er anbragt paa Bakken og Officererne i Poopen og i et Hus oven paa denne. Kabysen, der er indrettet paa Forkant af Motorcasingen, har oliefyret Komfur.

Paa Prøveturen blev der opnaet en Fart af 13,2 Knob.

Efter at have provianteret i Nakskov, er »Santa Joana« afgaaet til Lissabon for at indtage Salt, inden den gaar til Newfoundlandbankerne for at fiske.

Tropesygdning paa dansk Skib

I Onsdags indkom Motorskibet »Sally Mærsk«, tilhørende Rederiet A. P. Møller, til Kalundborg Østhavn med oversøiske Produkter til Svovlsyrefabrikken i Kalundborg.

Skibet var sidst afgaaet fra Casablanca, og Kaptajnen har anmeldt nogle Sygdomstilfælde til Myndighederne, der har beordret Skibet afspærret, saaledes at alt Samkvem mellem Besætningen og Land er forbudt.

Drikkevand for Skibe i Indsøfarten

Til Vejledning for Skibe i Fart paa de store Indsøer og indenlandske Vandveje i Canada meddeles, at »Regulations concerning water for drinking and culinary purposes on vessels navigating on the great lakes and inland waters«, stadfæstet ved Order in Council af 19. Juli 1923 i § 11 b bestemmer:

»The Department of Health of Canada shall at all times maintain a record of the condition and character of the water supply available at certified sources and such list or such information shall at all times be available to owners, agents, and masters of vessels operating on the Great Lakes and Inland Waters. In the following prescribed areas water shall not be obtained overboard except with the knowledge and consent of the Department of Health of Canada:—

The harbour at Fort William; the harbour at Port Arthur, within an area of ten (10) miles of the aforesaid harbours; the lower St. Mary's river and within a distance of ten miles of the locks in the upper river; in the harbours, or within two miles of them; in the North channel in Georgian bay, or within five miles of lake Huron ports;

the St. Clair river; port of Sarnia; lake St. Clair; Detroit river; western end of lake Erie, within sixteen miles of the Detroit river; any port in lake Erie, or within five miles thereof; the Upper Niagara; the lower Niagara; any point in lake Ontario, within ten miles of the Niagara river; any harbour in lake Ontario, within eight miles thereof, including Hamilton bay, and Toronto bay; the bay of Quinte; the St. Lawrence river, or any ship canal connected therewith helow the town of Brockville«.

Den i første Afsnit omhandlede Fortegnelse kan formentlig fands ved Henvendelse til Myndighederne i de canadiske Havne.

Det er oplyst, at Aftryk af de nævnte »Regulations« udleveres gratis ved Henvendelse til The Deputy Minister, Department of Pensions and national Health, Daly Building, Ottawa.

Nyt Kajanlæg i Shanghai

Et stort Kajanlæg — Jukung Wharf — er under Opførelse nedenfor Point Island ved Whangpoofloden og indenfor »The Greater Shanghai's Civic Center«. Opførelsen, som finansieres af »The Central Bank of China«, er beregnet at skulle koste ca. 7 Millioner kinesiske Dollars og er planlagt at falde i tre Stadier. Det første Stadium skal være fuldført inden dette Aars Udgang. Naar hele Anlægget er færdigt, vil der kunne skaffes en samlet Kajlængde paa 3000 Fod og give Plads paa én Gang til fem af de største oceangaende Baade paa op til 20.000 BRT. Det oplyses, at Dybden ved Kajen vil være 30 Fod ved Lavvande.

Store Lagerhuse o. s. v. vil blive bygget og nye Veje anlagt, saaledes at Distancen mellem Shanghai's Forretningscentrum og Anlægget vil kunne tilbagelægges i Bil paa 20 Minutter.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Juli Maaned 1936

Nation	Antal	N.R.T.
Danske	2,440	456,517
Svenske	457	100,078
Norske	17	32,571
Tyske	119	52,952
Engelske	42	181,799
Franske	5	23,878
Finske	45	33,610
Russiske	1	1,530
Hollandske	31	44,181
Letlandske	1	1,305
Estlandske	11	5,056
Islandske	2	1,832
Amerikanske	11	34,680
Polske	6	49,005
Danzigske	1	620
Ialt	3,189	1,019,614

Amerikansk Skoleskib til København

København har Besøg af det amerikanske Skoleskib »Annapolis« fra Pennsylvania.

Skibet, der er paa et 3 Maaneders Sommertogt i europæiske Farvande, føres af Kommandør John N. Hines. »Annapolis«, der var i København for 2 Aar siden under samme Chef, er et 37 Aar gammelt, skonnertrigget Fartøj, der uddanner unge Mennesker til Styrmand og Skibsførere i den amerikanske Handelsmarine.

»Annapolis« vender over Azorerne hjem til Philadelphia.

Nakskov Skibsværft

søsatte i Lørdags sin Nybygning Nr. 74. Det var et Motorskib til Frugttransport til Skibsreder J. Lauritzen. Skibet er paa ca. 2400 Tons dw. og faar Navnet »Brazilian Reefert«.

Sælerne i de danske Farvande

I flere af de danske Farvande er der i Aar store Flokke af Sæler, og de anretter betydelig Skade paa Fiskernes Garn. Særlig slemt er det fat i Limfjorden og i Lollandsbæltet.

Indenfor Fiskernes Organisationer omgaas man derfor nu med Planer om at faa indført en tidligere gældende Skydepræmie paa 4 Kr. pr. Sæl.

Den store Flydedok til Frederikshavn

Burmeister & Wains Skibsværft har nu realiseret alle Maskiner m. m. fra det nedlagte Strandgadværft. Den største af de to Flydedokke er som omtalt solgt til »Frederikshavns Skibsværft«, og forleden blev den lagret under Bugsering af de to store Svizzerdampere »Pluto« og »Juno«, som bragte den over Sundet til Malmø. Dokken vil blive lagret i Dok paa Kockums Værft, og efter Reparation og Eftersyn vil de to Bugerskibe bringe den til Frederikshavns Skibsværft, hvor man saa kommer til at raade over to store, moderne Flydedokke.

PERSONALIA

Fører af Ø. K.s Motorskib »Chile«, Kaptajn A. E. P. Larsen, fyldte den 18. August 50 Aar.

Den 21. August fylder Fører i Dansk-Fransk Dampskibsselskab Kaptajn G. M. Kyhn 50 Aar. Kaptajn Kylin er Fører af S/S »Skaane«.

Kaptajn M. C. Nielsen, Fører af Det forenede Damp-

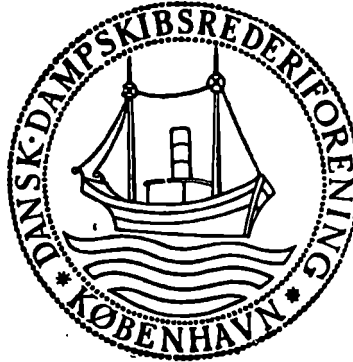
skibs-Selskabs Damper »Egholm«, fylder den 21. August 60 Aar.

Tidligere Chef for den danske Afdeling af Lloyd Register of Shipping og mangeaarig Senior Surveyor for samme Inspektør A. Ørbeck fyldte den 12. August 70 Aar. Inspektør Ørbeck, der trak sig tilbage i 1933, er kendt og afholdt inden for dansk Skibsfart fra sin Virksomhed som Surveyor.

Direktør Poul Hansen har den 1. August forladt Burmeister & Wain og er traadt ind i Firnaet A. P. Møller, for hvilket Firma han for Tiden opholder sig i Tyskland for at inspicere forskellige Arbejder.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S.
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi.
D/S af 1912.
D/S »Svendborg«.
D/S af 1929.
A. P. Møller.
J. Lauritzen.
D/S »Dannebrog«.
D/S »Norden«.
D/S »Progress«.
D/S »Torm«.
Det Danske Petroleum Aktieselskab.
D/S »Orient«.
D/S »Myren«.
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
D/S »Vendila«.
D/S »D. F. K.«.
D/S »Dania«.
D/S »Heimdal«.
Rederiet Andreas Christensen.
D/S »Pacific«.
A/S Det Danske Kulkompagni.
A/S »Motortramp«, Stensved.
Rhederi M. Jepsen A.S., Aabenraa.
D/S »Hafnia«.

Medlemsliste



D/S »Jyllandia«.
A/S Em. Z. Zvitzers Bjergnings-Entreprise.
Svitzers Bugserafdeling.
D/S »Active«, Korsør.
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
D/S »Baltic«.
D/S »Øresund«.
A/S Dampskibet »Finland«.
D/S »Nautic«.
D/S »Als«.
D/S »Ursus«.
Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
A/S Rederiet »Albion«.
A/S De Danske Sukkerfabrikker.
D/S »Jyden«, Esbjerg.
Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, Odense.
A/S Det Store Nordiske Telegrafskib.
A/S Vestjysk Dampskibsselskab.
D/S »Phønix«, Esbjerg.
J. Saabye & O. Lerche.
D/S »Viking«.
D/S af 1925, Esbjerg.
Det Forenede Bugsererselskab, A/S.
D/S »Draco«, A/S.

POSITIONSLISTE PR. 18. AUGUST 1936

A
s.s. *Aalborg*, ank. Kbhvn. 18.8.
s.s. *Aalborghus*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, Thomsen, ank. Liverpool 14.8.
s.s. *Aase*, afg. Klaipeda 8.8. til Leningrad.
m.t. *Aase Mærsk*, pass. Miami 1.8. p. R. t. Salonica.
s.s. *Absalon*, ank. Jacobstad 5.8.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, afg. Hongkong 14.8. hjg. for Manila.
s.s. *Agnete*, pass. Helsingør 13.8. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Agnete Mærsk*, pass. Skagen 10.8. p. R. t. Hammerfest.
s.s. *Alabama*, afg. Rio de Janeiro 14.8. for Madeira.
m.s. *Alexandra*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Alfa*, pass. Brunshüttel 12.8. p. R. t. Kiel.
s.s. *Algarve*, afg. Oporto 14.8. til Kbhvn.
s.s. *Alice*, ank. London 13.8.
m.s. *Alniena*, pass. Dunnet Hd. 8.8. p. R. t. Halifax.
m.s. *Alsia*, C. Heidorn, afg. Suez 16.8. hjg. for Marseilles.
s.s. *Alssund*, Clemmen Nielsen, pass. Cape Race 16.8. p. R. t. Göteborg via Methil.
s.s. *Amalienborg*, afg. Danzig 17.8.
m.s. *Amerika*, J. Borch, afg. Christobal 14.8. udg. for San Francisco.
m.s. *Anglo Mærsk*, pass. Dover 14.8. p. R. t. Amsterdam.
s.s. *Anna*, pass. Dover 14.8. p. R. t. Immingham.
m.s. *Anna Mærsk*, afg. Savannah 13.8. til Cebu.
m.s. *Annam*, ank. Kbhvn. 6.6.
s.s. *Anne*, pass. Helsingør 13.8. p. R. t. London.
s.s. *A. P. Bernstorff*, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
m.s. *Argentina*, afg. Lissabon 17.8. p. R. t. Kbhvn.
m.s. *Arizona*, afg. Kbhvn. 17.8. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Murmansk 10.8.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 41° 41' N. 55° 19' W. 14.8. p. R. t. Baltimore.
m.s. *Asia*, H. S. Hansen, ank. Santiago 15.8.
s.s. *Askø*, Hansen, afg. Danzig 14.8.
s.s. *Aslaug*, ank. Klaipeda 9.8.
m.s. *Asnæs*, pass. Donnethead 18.8.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, ank. Baltimore 14.8.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Danzig 7.8.
m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, afg. Shanghai 16.8. hjg. for Dairen.

B

s.s. *Beira*, i Kbhvn.
s.s. *Bellona*, afg. Odense 13.8. til Aarhus.
s.s. *Benedikt*, i Kbhvn.-Fyn-Falster Ruten.
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Cape Pilar 8.8.
s.s. *Bergenhus*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Bertha*, afg. Skuru 6.8. til Trångsund.

s.s. *Bes*, pass. Ushant 8.8.
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Quebec 11.8.
s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, forv. afg. Amsterdam 19.8.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. London 16.8.
s.s. *Bodil*, afg. Bona 13.8. til Sfax.
s.s. *Bogo*, V. Nielsen, afg. Norrkøping 15.8. til Hull.
m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, ank. Singapore 15.8. hjg.
m.s. *Bornholm*, P. H.-Petersen, ank. Archangel 5.8.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Tonnay Charente 12.8.
s.s. *Brasilien*, pass. Ushant 24.7. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Buenos Ayres 14.8.
s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, afg. Nantes 14.8. til Methil.
s.s. *Britta*, ank. Oporlo 10.8.
s.s. *Broholm*, ank. Genoa 15.8.
s.s. *Brosund*, J. C. Bundesen, pass. 59.31 N. 9.55 W. 13.8. p. R. t. Portland, Me.
s.s. *Brynhild*, i Dok i Helsingør til 19.8.

C

m.s. *California*, pass. Ushant 22.7. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, afg. San Francisco 3.8. hjg. for Los Angeles.
m.s. *Canadian Reefer*, afg. Christobal 8.8. til Marseilles.
s.s. *Carmen*, afg. Umeå 11.8. til Barcelona.
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Esbjerg 27.7. til Corpus Chr.
m.s. *C. F. Tietgen*, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Charkow*, i Kbhvn.
m.s. *Chustine Mærsk*, ank. Baltimore 26.7. p. R. t. New York.
m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, ank. Saigon 31.7.
m.s. *Chr. Holm*, pass. Mona Passet 17.8.
s.s. *Chr. J. Kampmann*, afg. Cardiff 13.8. til Freetown.
s.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Baltimore 12.8. til Para.
s.s. *Christiansborg* ank. Garston 3.8.
s.s. *Cimbria*, i Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Cimbria*, J. Lund, afg. Aarhus 16.8. til Gdynia.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Seaham 17.8.
m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, forv. ank. Havre 17.8.
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Sydney (NS) 13.8.
s.s. *C. P. A. Koch*, i Kbhvn.
s.s. *Cyril*, S. J. Farup, pass. Finisterre 15.8.

D

s.s. *Dagmar*, i Kbhvn.-London Ruten.
s.s. *Dagmar*, ank. Antwerp 12.8.
s.s. *Dania*, N. P. Danholt, ank. Methil 15.8.
m.s. *Danmark*, pass. London 17.8.
m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Aden 16.8. hjg. for Suez.
s.s. *Delaware*, afg. Kbhvn. 18.8. til Gdynia.
s.s. *Diana*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, ank. Hull 18.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. 8. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,00
NEWYORK.....	446,75	AMSTERDAM.....	303,00
BERLIN.....	179,35	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,50	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,25	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,50	PRAG.....	18,60
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,40

s.s. *Douro*, ank. Hamburg 17.8.
 s.s. *Dronning Alexandrine*, i Ruten Kbhvn.-Island-Thors-havn.
 s.s. *Dronning Maud*, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Helsingør 13.8.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, pass. Dungeness 13.8.
 s.s. *Edv. Nissen*, ank. Antwerp 13.8.
 s.s. *Effie Mærsk*, pass. Kbhvn. p. R. t. Memel.
 s.s. *Egholm*, afg. Kbhvn. 18.8. til Manchester.
 s.s. *Elic*, J. H. Lisberg, pass. Lødingen 12.8.
 s.s. *Elisabeth*, ank. Lemvig 5.8.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, pass. Oran 10.8. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Ellen*, ank. Danzig 8.8.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Goole 16.8.
 s.s. *Elsborg*, pass. Kbhvn. 12.8.
 s.s. *Elsce*, pass. Helsingør 14.8. p. R. t. Riga.
 s.s. *E. M. Dalgas*, pass. Helsingør 13.8.
 s.s. *Emanuel*, afg. Raumo 15.8. til Wisbech, forventes pass. Kiel Kanal 18.8.
 s.s. *Emilie Mærsk*, 305 m W Land's End 14.8.
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Las Piedras 5.8.
 s.s. *Energi*, pass. Lødingen 17.8. sydgaaende.
 s.s. *England*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *England*, C. Stengade, afg. Gdynia 14.8. til Rotterdam.
 s.s. *Enigheden*, afg. Archangel 15.8. til Torquay, pass. Hammingsvaag 18.8. sydg.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Puerto Tarafa 11.8.
 s.s. *Erindring*, afg. Bartlington 13.8. til Lemvig.
 s.s. *Erna*, ank. Hamburg 11.8.
 m.s. *Erria*, E. Mouritsen, afg. Singapore 15.8. udg. for Bangkok.
 s.s. *Esbjerg*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter Newfoundland.
 s.s. *Ester*, afg. St. Louis (Rhone) 11.8. til Gibraltar.
 s.s. *Estland*, H. C. A. Fischer, ank. Aarhus 16.8.
 s.s. *Estrid*, afg. Algiers 12.8. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. Kbhvn. 3.8.

F

s.s. *Falken*, i Ruten Kbhvn.-Svendborg-Nakskov.
 m.s. *Falstria*, H. Seir Christensen, afg. Port Said 12.8. hjg. for Marseilles.
 s.s. *Fano*, J. Korff, ank. Danzig 16.8.
 m.s. *Fionia*, S. Kolls, ank. Norrkøbing 15.8. udg.
 s.s. *Flora*, i Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Blyth 16.8.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Port Talbot 16.8.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Memel 15.8.
 m.s. *Fredericia*, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Freja*, pass. Skagen 10.8. p. R. t. Korsør.
 s.s. *Frigga*, ank. Esbjerg 13.8. afg. London 11.8.
 s.s. *Frode*, ank. Danzig 16.8.
 s.s. *Fylla*, ank. Gravelines 7.8.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. Newcastle 17.8. til New York.
 s.s. *Gerd*, afg. Barry 12.8. til Canary Is.
 s.s. *Gerda*, ank. Gibraltar 14.8. p. R. t. Barcelona.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Preston 15.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. New York 13.8.
 s.s. *Gorm*, ank. New York 16.8.
 s.s. *Grete*, afg. Stax 12.8. til Valencia.
 s.s. *Grønland*, Chr. Sørensen, ank. Svendborg 14.8.
 s.s. *Gudrun*, afg. Bayonne 7.8. til Saffi.
 s.s. *Gunhild*, ank. Antwerp 10.8. p. R. t. Ireland.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Swansea 14.8.
 s.s. *Gyda*, ank. Uuras 8.8.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Odense 10.8.
 s.s. *Hafnia*, C. Ravn, ank. Aarhus 17.8.
 s.s. *Halldan*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Archangel 17.8.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 19.8.
 s.s. *Hans Broge*, ank. Kbhvn. 18.8.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Corner Brook 9.8.

s.s. *Harald*, afg. Kbhvn. 18.8. til Aalborg.
 s.s. *Harriet*, pass. Holtenu 11.8.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, afg. Rochester 13.8. til Leith.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Trinidad 5.8. til Buenos Aires.
 s.s. *Henry Tegner*, ank. Ghent 6.8.
 m.s. *Herdis*, afg. London 12.8. til Hamburg.
 s.s. *Hertha Mærsk*, i Kbhvn.
 s.s. *Hilde*, i Kbhvn.
 s.s. *Hindsholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Hroar*, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Spurn Hd. 12.8. p. R. t. Archangel.

I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. Bermuda 9.8. hjg.
 m.s. *Indien*, A. Bronier, forv. afg. Venedig 19.8.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Liverpool 12.8. til Murmansk.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Kbhvn. 12.8. til Uuras.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Boness 10.8.
 s.s. *Inger*, ank. Bona 14.8.
 s.s. *Inger Toft*, ank. Kbhvn. 18.8.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Amsterdam 11.8.
 s.s. *Island*, i Ruten Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island.
 s.s. *Ivar*, ank. Frederikshavn 9.8.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Ridham Dock 11.8.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Skagen 15.8. p. R. t. Klaipeda.
 m.l. *Jane Mærsk*, ank. Brunshutlet 9.8.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, ank. Hamburg 17.8. udg.
 s.s. *J. C. Jacobsen*, i Ruten Kbhvn.-Østersøhavnene.
 s.s. *Jenny*, ank. Caen 12.8.
 s.s. *Jesie Mærsk*, pass. Dover 13.8. p. R. t. Fredericia.
 s.s. *Johanne*, pass. Hansholm 12.8. p. R. t. London.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Cyprus 9.8.
 s.s. *Jolantha*, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jonna*, afg. Rio Janeiro 7.8. til Hamburg.
 m.s. *Jutlandia*, A. Topp, ank. Hamburg 13.8. udg.
 s.s. *Jutta*, pass. Helsingør 12.8. p. R. t. Kemi.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Portsmouth 15.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Kbhvn. 16.8. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Karen*, ank. Raumo 10.8.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Riga 10.8.
 s.s. *Karla*, pass. Peniche 11.8. p. R. t. Saffi.
 s.s. *Katholm*, i Ruten vestengelske Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Istanbul 10.8. til Malta.
 s.s. *Keiserinde Dagmar*, afg. Tyne 13.8. til Vejle.
 s.s. *Kentucky*, pass. Dunnet Hd. 6.8. p. R. t. Norfolk.
 s.s. *Kirsten*, afg. Zeebrugge 10.8. til Aarhus.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. New York 12.8.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, afg. Leningrad 8.8.
 s.s. *Knud*, i Ruten vesteng. Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Knut*, pass. Dover 14.8. p. R. t. Grangemouth.
 s.s. *Koldinghus*, i Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, i Kbhvn.-Stettin-Aarhus Ruten.
 s.s. *København*, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, afg. Port Said 17.8. udg. for Djibouti.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Halifax 25.8. til Mulgrave.
 s.s. *Laura*, pass. Beachy Hd. 5.8. p. R. t. Rio Janeiro.
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Ardrossan 7.8. til Mesane.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Rosario 12.8. til New York.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Galway 13.8. til Silloth.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Brussels 12.8. til London.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, ank. Heysham 13.8.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Tyne 17.8.
 s.s. *Lilian*, ank. Königsberg 9.8.
 s.s. *Lily*, pass. Helsingør 13.8. p. R. t. Koivisto.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Danzig 8.8.
 m.s. *Louisiana*, ank. Buenos Aires 14.8.
 m.s. *Lundby*, Lund, pass. Panama p. R. t. Vancouver B. C.
 s.s. *Lynæs*, pass. Helsingør 16.8.

M

s.s. *Magnus*, i Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.
 s.s. *Maine*, ank. Antwerpen 17.8.
 s.s. *Maja*, i Ruten Kbhvn.-Limfjordshavnene.
 s.s. *Maja*, ank. Kotka 14.8.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, ank. Kbhvn. 8.8.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Nice 15.8.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Leningrad 14.8. til Acton Grange.
 s.s. *Margrete*, ank. Portsmouth 11.8.
 s.s. *Margrethe*, i Kbhvn.-London Ruten.
 s.s. *Marianne*, ank. Lemvig 10.8.
 s.s. *Marie*, ank. Southampton 13.8.
 s.s. *Marie Toft*, ank. Archangel 18.8.
 m.l. *Marie Mærsk*, ank. Guayaquil 12.8.
 m.s. *Marocco*, ank. Oran 10.8.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Immingham 14.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, ank. Tyne 13.8.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.



s.s. *Marx*, pass. Hanstholm 2.8. p. R. t. Stansgate.
 s.s. *Maryland*, i Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. St. John's (NF) 23.7.
 s.s. *M. G. Melchior*, i Kbhvn.-Frederikshavn Ruten.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, ank. Rotterdam 16.8. hjg.
 s.s. *Minsk*, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Blyth 15.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Archangel 15.8.
 s.s. *Najaden*, ank. Sealham 10.8.
 s.s. *Nancy*, afg. Savona 11.8.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Danzig 14.8.
 s.s. *Nelly*, ank. Rotterdam 12.8.
 s.s. *Nerma*, ank. Hudiksvall 10.8.
 s.s. *Nevada*, ank. Newcastle 17.8.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. San Lorenzo 10.8.
 s.s. *Niel Mærsk*, afg. Los Angeles 2.8. til Cebu.
 s.s. *Niobe*, pass. Spurn Hd. 13.8.
 m.s. *Nordbo*, ank. Clyde 9.8.
 s.s. *Nordborg*, ank. Methil 13.8.
 s.s. *Norden*, ank. Quebec 9.8. p. R. t. Three Rivers.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Dakar 11.8. til Lourenco Marques.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Quebec 8.8. p. R. t. Montreal.
 m.s. *Nordhval*, ank. Nakskov 29.7.
 s.s. *Nordkap*, ank. Santos 10.8. p. R. t. Montreal.
 s.s. *Nordlys*, ank. Bremen 12.8. p. R. t. New York.
 s.s. *Nidaros*, i Kbhvn.
 m.s. *Nordpol*, afg. Aberdeen (Wash) til Yokohama.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Villa Real 8.8.
 m.s. *Normandiet*, K. H.-Petersen, afg. St. Johns Nfl. 12.8.

O

m.s. *Odense*, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Olga*, pass. Helsingør 13.8. p. R. t. Skive.
 s.s. *Olga S.*, ank. Danzig 5.8.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Preston 7.8.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, forv. afg. Valencia 18.8.
 m.s. *Oregon*, afg. Rosario 14.8.
 s.s. *Osto*, Petersen, ank. Hull 16.8.
 s.s. *Otto Petersen*, pass. Ushant 14.8. p. R. t. W. Africa.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Macassar 11.8. for Manzanilo.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. St. Malo 14.8.
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Harwich Ruten.
 s.s. *Paula*, ank. New York 9.8.
 m.s. *Peru*, A. Berg, pass. Las Palmas 16.8. udg. for Dakar.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 13.8. til New York.
 s.s. *Polly*, afg. Flushing 12.8. til Odense.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 19.8.
 s.s. *Primula*, afg. Leith 8.8. til Reykjavik.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Calais 6.8.

R

s.s. *Randi*, pass. Hirtshals 13.8. p. R. t. Hartlepool.
 s.s. *Reval*, ank. Hobro 17.8.
 s.s. *Rhone*, i Kbhvn.-Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Riga*, ank. Leningrad 16.8.
 s.s. *Rigmor*, ank. Lemvig 14.8.
 s.s. *Rita*, i Kbhvn.
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Helsingør 14.8. p. R. t. Gefle.
 s.s. *Robert*, afg. Gefle 10.8. til Hernösand.
 s.s. *Rosenborg*, pass. Finisterre 16.8.
 s.s. *Rota*, i Kbhvn.-Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Fornæs 12.8. p. R. t. Skamlebak.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Kbhvn. 14.8.

s.s. *Scandia*, renser Kedler v. Nyborg Red.
 s.s. *Scandia*, H. Lorenzen, ank. Nørre Sundby 16.8.
 s.s. *Scotia*, E. A. Nielsen, ank. Blyth 13.8.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Horsens 15.8.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Mazatlan 14.8.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, pass. Cape of Good Hope 26.7. for Trinidad.
 s.s. *Signe*, afg. Flushing 13.8. til Helsingborg.
 s.s. *Sigrid*, afg. Klaipeda 11.8. til Grangemouth.
 s.s. *Sigrun*, ank. Kbhvn. 8.8.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Dover 16.8.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Haynash 14.8.
 s.s. *Skagerak*, afg. Helsingør 11.8. til Wallvik.
 s.s. *Skjold*, afg. Kbhvn. 17.8. til Dunkirk.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Gdynia 13.8.
 s.s. *Sleipner*, i Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Slesvig* solgt.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, afg. Sfax 16.8.
 s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Panama 9.8. p. R. t. Guaymas.
 s.s. *Sophie*, afg. Stockholm 11.8. til Torneå.
 s.s. *Stadion II*, ank. Skien 9.8.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Nuevitas 10.8. til Philadelphia.
 s.s. *Stella*, ank. Talcahuano 13.8. p. R. t. Coronel.
 m.s. *Stensby*, Eggers, forv. afg. Gravesend 18.8. til Riga.
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Albany 15.8.
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, afg. Garston 14.8.
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Ushant 10.8. p. R. t. Casablanca.
 s.s. *Svanhild*, ank. New York 12.8.
 s.s. *Svanholm*, ank. Danzig 17.8.
 s.s. *Svava*, pass. Lizard 14.8. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Svend Pii*, pass. Dungeness 13.8. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Søborg*, afg. Haukipudas 14.8.
 s.s. *Sønderjylland*, i Ruten Kbhvn.-sønderjydske Havne.

T

s.s. *Taarnholm*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, forv. ank. Buenos Aires 18.8.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, forv. ank. Three Rivers 17.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Vejle 18.8.
 s.s. *Tekla*, afg. Zeebrugge 10.8. til Kbhvn.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Stettin 18.8. til Randers.
 s.s. *Tennessee*, afg. Santos 3.8. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra*, afg. Bremen 8.8. til Nykøbing.
 s.s. *Thyra*, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, i Kbhvn.-Antwerp Ruten.
 m.s. *Tonking*, A. Juul Christensen, afg. Port Sudan 13.8. udg. for Djibouti.
 s.s. *Tove*, ank. Danzig 12.8.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Zaandam 11.8.
 s.s. *Trion*, Svane, afg. Boness 17.8. til Faxe Ladeplads.
 s.s. *Trondhjem*, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tule*, forv. afg. Kbhvn. 20.8.
 m.s. *Tunis*, afg. Antwerp 17.8.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Montevideo 16.8.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, i Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.
 s.s. *Ulle*, pass. Dungeness 14.8.
 s.s. *Ulrik Holm*, pass. Spurn Hd. 14.8.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Le Havre 15.8.

V

s.s. *Valborg*, ank. Åbo 9.8.
 s.s. *Vendia*, P. Lund, afg. Hirtshals 16.8. til Danzig.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Tyne 13.8. til Trondheim.
 s.s. *Viborg*, ank. Sharpness 15.8.
 s.s. *Victoria*, H. Kiilsgaard, ank. Stockholm 16.8.
 s.s. *Vidar*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Viola*, ank. Riga 8.8.
 s.s. *Virginia*, pass. Ushant 10.8. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Vistula*, i Kbhvn.

W

s.s. *With. Colding*, ank. Kbhvn. 11.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. København 17.8.

Y

s.s. *Ydun*, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa*, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Vliessingen 16.8.

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
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 - 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

STEVEDORE

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

Aalborg

**GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

DANZIG

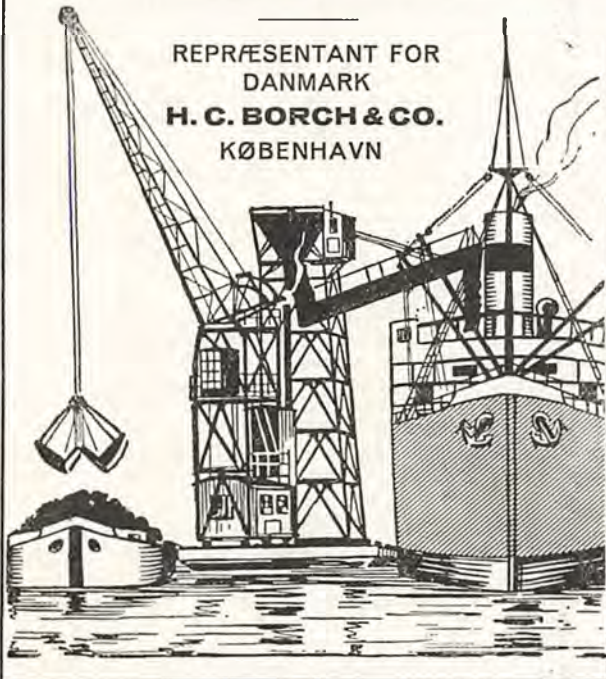
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

A/B. BRUHN Co. OIY

(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

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, Bentley's.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Red og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Menje 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.

52. Aargang.

København 19. August 1936.

Nr. 33.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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 Sæn.

I. Østersøen.

2252. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvning. Lys- og Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 33/2483. Stockholm 1936.)
Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöringsboj* paa c. 56° 03' N. 15° 33' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 30/2045 1936.)
2253. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Kanholmsfjärden. Baake forandres.
(U. f. s. Nr. 33/2482. Stockholm 1936.)
Den nuværende hvide Træbaake paa *Vita Märren* paa c. 59° 21',₁₁ N. 18° 45',₁₁ E. vil i Løbet af Efteraaret 1936 blive revet ned og erstattet med en 2,5 m høj, hvidkalket Varde med Stang med hvid Ballon.
2254. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Umeå Havn. Ledefyr tændes.
(U. f. s. Nr. 32/2415. Stockholm 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa de nuværende Stangbaaker ved *Umeå Havn* et Sæt røde, faste Ledefyr, *Lasaretskajen nedre* paa 63° 48',₉₀ N. 20° 17',₉₀ E. og *Lasaretskajen övre* c. 150 m 124° fra Forfyret. Flammens Højde i Forfyret 8 m og i Bagfyret 11 m.
2255. Sverige. Bottniske Bugt. Farstugrunden Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 33/2481. Stockholm 1936.)
Lystønden *Farstugrunden* paa c. 65° 19' N. 22° 44' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 47/2718 1935.)
2256. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Kotka. Nyt Ledemærke.
(U. f. s. Nr. 21/826 og 22/846. Helsingfors 1936.)
En ny Ledebaake, *Pirköyrin hälli nedre*, bestaaende af en hvid Firkant med lodret, rød Stribe paa hvidt Betonfundament er opført paa 60° 27' 34" N. 26° 58' 28" E.
Den nye Baake er overet med *Tiutinen övre* (Fabriksskorstenen) paa 60° 28' 02" N. 26° 58' 45" E. i Pejling c. 17°.
(Kort Nr. 276.)

2257. (P). Finland. Finske Bugt. Høglund. Høglunds norra nedre Fyr. Taagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 22/845. Helsingfors 1936.)

I Løbet af August d. A. vil der ved *Høglunds norra, nedre Fyr* paa c. 60° 06' N. 26° 57' E. blive oprettet et Taagesignal med Sirene, 2 Stød hver 1^m, Stød 2^s, Pause 10^s, Stød 5^s, Pause 43^s.

Hvis Sirenen kommer i Uorden gives Signal med Klokke.

(Kort Nr. 277.)

2258. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib ombyttet med Leningrad Fyrskib.

(N. f. S. Nr. 32/3451. Berlin 1936.)

Fyrskibet *Priemny* paa c. 60° 05',₀ N. 29° 20',₆ E. er permanent ombyttet med Fyrskibet *Leningrad*, et rødt, tremastet Fyrskib med hvide, vandrette Striber. Den midterste Mast, der bærer Fyrlanternen, er noget kortere end de to andre. Flammens Højde: 12,₅ m.

Fyrkarakteren er uforandret. Hvis det røde og hvide Vekselfyr skulde komme i Uorden tændes et hvidt, fast Fyr over et rødt, fast Fyr. Om Dagen fører Fyrskibet et gult, firkantet Flag med et blaat, opretstaaende Kors paa Toppen af Fokkemasten og Havneflaget paa Flagspillet.

Lufttaagesignal afgives med Nautofon, Et-Stød hver 1^m 40^s, Stød 5^s, Pause 1^m 35^s. Hvis Nautofonen kommer i Uorden afgives Taagesignal med Klokke.

Radiostation. Kaldesignal UPSD. Bølgelængde: 536,₇ — 428 kc/s (661—705 m).

Radiopejling paa Anmodning. Signal QTE. Bølgelængde 375 kc/s (800 m).

Hvis Farvandet midlertidig er spærret for indløbende Skibe, anvendes følgende

Signaler:

a. Enten 3 sorte Balloner eller 3 røde Lanterner lodret for hinanden eller en Kegle med Spidsen nedad, en Kegle med Spidsen opad og en Ballon lodret for hinanden eller en grøn Lanterne, en hvid Lanterne og en rød Lanterne lodret for hinanden.

Signalerne betyder, at Skibe, der kommer fra Søen, skal ankre ved Fyrskibet.

b. En Ballon, en Kegle med Spidsen opad og en Ballon lodret for hinanden eller en rød Lanterne, en hvid Lanterne og en rød Lanterne lodret for hinanden.

Signalerne betyder, at Skibe, der kommer fra Søen, skal ankre paa den lille Red ved Krigshjørnet.

Lodser. Skibe, der er bestemt til *Kronstadt* og *Leningrad*, skal tage Lods fra Fyrskibet.

Fra Fyrskibet gives følgende Svartsignaler paa Anmodning om Lods:

a. Naar Lodsens kommer: Om Dagen: Det internationale Signal. Om Natten: Afvekslende rødt og hvidt Lys fra Toppen af Masten.

b. Naar der ingen Lods er til Stede om Bord i Fyrskibet, eller naar Lodsens enten paa Grund af daarligt Vejr eller af anden Grund ikke kan komme: Om Dagen: Det internationale Signal. Om Natten: To hvide Lanterner lodret for hinanden, hejst paa Staget.

(E. f. S. Nr. 25/1676 1936. Kort Nr. 277.)

2259. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Oranienbaum—Kronstadt. Forbudt Ankerplads.

(N. f. S. Nr. 32/3453. Berlin 1936.)

Det er forbudt at ankre inden for et Omraade, der er begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

a. 59° 58' 26" N. 29° 47' 59" E. c. 59° 55' 00" N. 29° 47' 26" E.

b. 59° 55' 32" N. 29° 46' 52" E. d. 59° 58' 24" N. 29° 49' 12" E.

(Kort Nr. 277.)

2260. Estland. Ösel (Saaremaa). Kihelkond Ledefyr. Fyrbaake forandret.

(N. t. M. Nr. 6/30. Tallinn 1936.)

Forsiden af *Kihelkond* forreste Fyrbaake paa c. 58° 22',₅ N. 22° 00' E. er blevet beklædt med Brædder og malet hvid. Iøvrigt uforandret.

2261. Tyskland. Jershöft Radiofyr atter i Virksomhed.
(N. f. S. Nr. 33/3588. Berlin 1936.)
Jershöft Radiofyr paa c. 54° 33' N. 16° 33' E. er atter i Virksomhed og i Orden.
(E. f. S. Nr. 32/2215 1936.)
2262. (T). Tyskland. Adlergrund Fyrskib midlertidig ombyttet.
(N. f. S. Nr. 33/3697. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Adlergrund* paa c. 54° 50' N. 14° 23' E. er for et Tidsrum af c. 5 Uger midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der viser samme Fyrkarakter og afgiver samme Taagesignaler som Hovedfyrskibet.
2263. Tyskland. Rügen- $\frac{1}{2}$ W.-Kyst. Dornbusch Fyr. Taagesignal forandret.
(Tillæg til tysk Fyrliste.)
Taagesignalet ved *Dornbusch* Fyr paa c. 54° 36' N. 13° 07' E. er forandret fra 3 Stød hver 1½^m. til Fire-Stød hver 30^s, Stød 2^s, Pause 1^s, Stød 2^s, Pause 1^s, Stød 2^s, Pause 1^s, Stød 2^s, Pause 19^s. Signalet afgives med Nautofon; Tonehøjde: 300 c/s.
(Kort Nr. 291, 262, 279, 280 og 269. Danske Lods, Side 411.)
2264. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Warnemünde Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 33/3699. Berlin 1936.)
Warnemünde Fyr paa c. 54° 11' N. 12° 05' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys med Gruppe-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink, afvekslende med hvidt Et-Blink hver 24^s, Blink 0,4^s, Mørke 2,0^s, Blink 0,4^s, Mørke 2,0^s, Blink 0,4^s, Mørke 8,0^s, Blink 0,4^s, Mørke 8,0^s. Lysevne og Synsvidde er uforandret.
(E. f. S. Nr. 21/1447 1936. Kort Nr. 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 402.)

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

2265. Danmark. Sundet. Drogden. Taagesignal paa Sænkekassen til det nye Drogden Fyr atter i Orden.
Taagesignalet paa den under Opførelse værende Fyrbaake paa 55° 32' 11" N. 12° 42' 56" E. er atter i Orden og afgiver Et-Stød hver 30^s.
(E. f. S. Nr. 32/2248 1936.)
2266. Sverige. Sundet. Höganäs Havn. Oplysning om Ledefyr.
(U. f. s. Nr. 33/2493. Stockholm 1936.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 30/2067 1936 meddeles, at
Flammens Højde i *Höganäs hamn, nedre grønne*, faste Fyr paa c. 56° 11',₈ N. 12° 33',₄ E. er 14,₂ m. Synsvidde: 7 Sm.
Flammens Højde i *Höganäs hamn, øvre røde*, faste Fyr er 18,₅ m. Synsvidde: 7 Sm.
Fyrene, der er synlige 22°,₅ paa hver Side af Ledelinien, holdes tændt samtidig med Gadebelysningen i *Höganäs*.
(E. f. S. Nr. 30/2067 1936. Danske Lods, Side 245.)
2267. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Indsejlingsrenden til Centralhavnen. Klokketønde midlertidig udlagt.
(U. f. s. Nr. 33/2492. Stockholm 1936.)
Den automatiske Slagmekanisme paa Lys- og Klokketønden *Malmö rännå, yttre* paa c. 55° 37',₅ N. 12° 59',₀ E. er under Reparation, hvorfor en Reserveklokketønde midlertidig er udlagt paa Stedet.
2268. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 33/2485. Stockholm 1936.)
Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 17' N. 12° 47' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 25/1683 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2269. **Danmark. Kattegat. Aarhus. Lystønde genudlagt.**
Lystønden *Aarhus* paa c. $56^{\circ} 10' N.$ $10^{\circ} 14' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 30/2140 1936.)
2270. **Danmark. Kattegat. Østre Flak Fyrskib E. t. S. Vrag uskadeliggjort. Vrag-afmærkning inddraget.**
Vraget af Motorgaleasen *Dagfinn*, der ligger sunket paa $56^{\circ} 55' (30'') N.$ $11^{\circ} 12' (15'') E.$, c. $10,5$ Sm $106\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Østre Flak Fyrskib*, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er $10,1$ m. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 26/1806 og 27/1830 1936. Kort Nr. 246, 247 og 211.)
2271. **(P). Sverige. Kattegat. Laholmsbugten. Båstad. Ledefyr tændes. Oplysning om Havn.**
(U. f. s. Nr. 33/2494. Stockholm 1936. Svensk Lots, Del I, 1935.)
1. Til Vejledning ved Indsejlingen til *Båstad Havn* tændes i Løbet af September d. A. et Sæt røde, faste Ledefyr, som følger:
Båstads hamn, yttre paa $56^{\circ} 26',_{13} N.$ $12^{\circ} 50',_{87} E.$ Flammens Højde: 5 m. Fyret anbringes paa den nuværende Forbaake med hvid Diamant.
Båstads hamn, inre 60 m 219° fra Forfyret. Flammens Højde: c. 9 m.
A d v a r s e l: Da Fyrenes Overetlinie kun gaar 6 m fra det ydre, N.-lige Pierhoved, tilraades det at iagttage Forsigtighed ved Indsejlingen til Havnen.
2. Til Havnen leder en 130 m lang $2,5$ m dyb gravet Rende, som i den yderste Del er 40 m og i den inderste Del 30 m bred. Farvandet tillader Indsejling af Fartøjer med et Dybgaende af 2 m.
(Kort Nr. 247, 211 og 278. Danske Lods, Side 230.)
2272. **Norge. Oslofjorden. Lauersvæljen. Sauholmen Fyr forandret.**
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)
Sauholmen Fyr paa c. $59^{\circ} 00',_{8} N.$ $11^{\circ} 03',_{8} E.$ er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt og $5,8$ Sm for rødt Lys. Fyret lyser nu, som følger:
1. Hvidt i Pejll. fra 78° til 121° . 2. Rødt i Pejll. fra 121° til 161° .
(Kort Nr. 236.)
2273. **Norge. Skagerrak. Lyngørleden. Tøkersfjell Fyr forandret.**
(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1936.)
Tøkersfjell Fyr paa c. $58^{\circ} 38',_{2} N.$ $9^{\circ} 07',_{1} E.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser.
(Kort Nr. 236.)
2274. **Norge. Skagerrak. Lyngørleden. Jesøskjær Fyr forandret.**
(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1936.)
I *Jesøskjær Fyr* paa c. $58^{\circ} 36',_{2} N.$ $9^{\circ} 03',_{1} E.$ er indlagt en hvid Lysvinkel ESE. over, lige over Varden paa *Store Bastholmen*, mellem Pejlingerne 314° og 324° .
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2275. **Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1503. London 1936.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , er udlagt paa c. $64^{\circ} 21' N.$ $36^{\circ} 50' E.$, 8 Sm 228° fra *Lyamtsi Gruppe-Blinkfyr*. Lystønden afmærker *Lyamitski Shoal*.

2276. Norge. Lofoten. Moholmen Fyr. Oplysning om Fyr.

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1936.)

Det tidligere Jerntaarn til *Moholmen Fyr* paa c. $68^{\circ} 09',_5$ N. $14^{\circ} 24',_9$ E. er fjernet og erstattet med et lavere Taarn. Flammens Højde er nu $23',_2$ m. Synsvide: $14',_5$ Sm for hvidt, $14',_5$ Sm for rødt og $14',_5$ Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.

2277. Norge. Tranøy Fyr. Oplysning om Fyr.

(B. f. F. Nr. 23 og 24. Oslo 1936.)

Tranøy Fyr paa c. $68^{\circ} 11',_0$ N. $15^{\circ} 36',_4$ E. er anbragt paa et rødt Jerntaarn. Flammens Højde: 28 m. Synsvide: $15',_5$ Sm. Fyret lyser i Pejlinger fra 37° til 317° og skærmer saaledes ikke nu for *Selsoyodden* som før.

2278. Norge. Foldenfjorden. Galtnesskjær Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1936.)

Galtnesskjær Fyr paa c. $64^{\circ} 47',_5$ N. $11^{\circ} 44',_5$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 262° til 274° .	6. Hvidt i Pejl. fra 73° til 85° .
2. Hvidt i — - 274° - 276° .	7. Grønt i — - 85° - 127° .
3. Rødt i — - 276° - 341° .	8. Hvidt i — - 127° - 131° .
4. Hvidt i — - 341° - 351° .	9. Rødt i — - 131° - 178° .
5. Rødt i — - 351° - 73° .	

2279. Norge. Bessaker—Folla. Ytterøværret Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)

Ytterøværret Fyr paa c. $64^{\circ} 17',_0$ N. $10^{\circ} 15',_2$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra 90° til 133° .	3. Grønt i Pejl. fra 142° til 219° .
2. Hvidt i — - 133° - 142° .	

2280. Norge. Lina. Langtaren Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)

Paa N.-Enden af *Lina* er paa den tidligere Jernstangs Plads paa $64^{\circ} 03' 19''$ N. $9^{\circ} 55' 40''$ E. tændt et nyt Fyr, *Langtaren Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0',_3$, Mørke $2',_7$. Flammens Højde: $7',_5$ m. Synsvide: $5',_5$ Sm. Fyrlanternen er anbragt paa Toppen af et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 30. Juli—7. Maj.

2281. Norge. Lina. Torsholmbåen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)

Torsholmbåen Fyr paa c. $64^{\circ} 02',_7$ N. $9^{\circ} 56',_4$ E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink hver 3^s . Synsvide: $2',_5$ Sm.

2282. Norge. Lina S. Maltsekken Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)

c. 15 m NE. for Jernstangen paa *Maltsekkflakkets* N.-Ende er paa $64^{\circ} 01' 18''$ N. $9^{\circ} 58' 40''$ E. tændt et nyt Fyr, *Maltsekken Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0',_3$, Mørke $2',_7$. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: $5',_5$ Sm. Fyrlanternen er anbragt paa Toppen af et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. Brændetid: 30. Juli—7. Maj.

2283. Norge. Froan. Finnvær Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)

I *Finnvær Fyr* paa c. $64^{\circ} 04',_2$ N. $9^{\circ} 07',_1$ E. er indlagt en hvid Lysvinkel med En-Formærkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) imellem Pejlingerne 193° og 200° .

2284. Norge. Boitstadjorden. Kirkenestangen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)

I *Kirkenestangen Fyr* paa c. $63^{\circ} 55',_0$ N. $11^{\circ} 11',_8$ E. er indlagt en rød Lysvinkel imellem Pejlingerne 36° og 83° .

2285. Norge. Trondheimsfjorden. Tautra Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)
I Tautra Fyr paa c. $63^{\circ} 35',_0$ N. $10^{\circ} 37',_2$ E. er indlagt en hvid Lysvinkel ret ud mod Farvandet imellem Pejlingerne 116° og 136° .
2286. Norge. Trondheimsleden. Boian Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)
I Boian Fyr paa c. $63^{\circ} 39',_0$ N. $9^{\circ} 34',_4$ E. er indlagt en rød Lysvinkel imellem Pejlingerne 51° og 86° samt en grøn Lysvinkel imellem Pejlingerne 86° og 89° .
2287. Norge. Trondheimsleden. Tjuvholmen Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1936.)
I Tjuvholmen Fyr paa c. $63^{\circ} 38',_5$ N. $9^{\circ} 29',_0$ E. er indlagt en grøn Lysvinkel imellem Pejlingerne 229° og 243° .
2288. Danmark. Horns Rev Fyrskib. Radiofyr atter i Orden.
Radiofyret om Bord i Horns Rev Fyrskib paa c. $55^{\circ} 34'$ N. $7^{\circ} 20'$ E. er atter i Orden og fungerer normalt.
(E. f. S. Nr. 32/2251 1936.)
2289. Holland. Ems Munding. Rottumeroog Fyr forandret.
(B. a. Z. Nr. 181/2165. 's-Gravenhage 1936.)
Rottumeroog Fyr paa c. $53^{\circ} 32',_5$ N. $6^{\circ} 33',_5$ E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Hvidt i Pejl. fra 114° til 120° . 4. Hvidt i Pejl. fra 212° til 227° .
2. Grønt i — - 120° - 195° . 5. Rødt i — - 227° - 237° .
3. Rødt i — - 195° - 212° . 6. Hvidt i — - 237° - 253° .
2290. England. Kingsdown. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1538. London 1936.)
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $12,5$ m, ligger sunket paa c. $51^{\circ} 11'$ N. $1^{\circ} 26'$ E., $1,10$ Sm 87° fra Kingsdown Kirke.
2291. (T). England. North Foreland. Vrag.
(N. t. M. Nr. 35. Trinity House, London 1936.)
Vraget af Yachten *Mary*, hvis Mast ved Højvande er under Vandet, ligger sunket paa $51^{\circ} 23' 42''$ N. $1^{\circ} 26' 54''$ E. En grøn Vragtønde er udlagt i c. 11 m Vand c. 55 m ENE. for Vraget.
2292. England. Thomsen Munding. Barrow Deep. Lystønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 1546. London 1936.)
Lystønden No. 17 „Barrow“ er flyttet c. $0,12$ Sm i Retningen 158° og ligger nu paa $51^{\circ} 30'$ ($40''$) N. $1^{\circ} 01'$ ($40''$) E., $4,5$ Sm 98° fra den SE.-lige Baake ved den maalte Mil.
2293. England. Thomsen. Sheerness. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1535. London 1936.)
Queensborough Spit Fyr paa c. $51^{\circ} 26'$ N. $0^{\circ} 44'$ E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 10^s . Synsviddens er nedsat fra 5 til 2 Sm.
(E. f. S. Nr. 10/637 1936.)
2294. (T). England. Tees Floden. Lystønde midlertidig inddraget.
(N. t. M. Nr. 1537. London 1936.)
Lystønde No. 9 paa $54^{\circ} 36'$ ($30''$) N. $1^{\circ} 09'$ ($30''$) W. er for Tiden inddraget paa Grund af Uddybningsarbejder.

2295. (T). Skotland. Firth of Forth. Lystønder og Undervandshindringer udlægges midlertidigt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 1521. London 1936.)

Omkring den 27. August d. A. udlægges midlertidigt en hvid Lystønde med 2 lodrette, blaa Striber mærket „D. A.“, og som viser rødt Et-Blink hver 6^s, paa hver af nedennævnte Pladser:

- | | | | | | | | |
|----|------|----|------|-----|-----------------|-----------------|----------|
| a. | 0,92 | Sm | 74° | fra | <i>Pettycur</i> | trigonometriske | Station. |
| b. | 1,64 | Sm | 108° | - | — | — | — |
| c. | 2,17 | Sm | 90° | - | — | — | — |
| d. | 1,69 | Sm | 63° | - | — | — | — |

Undervandshindringer vil blive udlagt indenfor Omraadet, der begrænses af en Linie gennem de 4 Lystønder, og Søfarende advares imod at komme inden for Omraadets Grænser.

Pettycur trigonometriske Station: 56° 03' (50") N. 3° 10' (40") W.

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

2296. England S.-Kyst. Owers Fyrskib. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 33. Trinity House, London 1936.)

Taagesignalet med Sirene om Bord i Fyrskibet *Owers* paa c. 50° 37' N. 0° 41' W. er forandret til Tre-Stød hver 1^m, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 2^s, Stød 2^s, Pause 50^s.

(E. f. S. Nr. 24/1634 1936.)

2297. England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Nab Fyr. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 33. Trinity House, London 1936.)

Taagesignalet med Sirene i *Nab Fyr* paa c. 50° 40' N. 0° 57' W. er forandret til Taagesignal med Diafon, Et-Stød af 2½^s. Varighed hver 1^m, og Et-Slag med Klokke hver 7½^s.

(E. f. S. Nr. 24/1635 1936.)

2298. Irland W.-Kyst. Killala Bugt. Baake ødelagt.

(N. t. M. Nr. 1562. London 1936.)

Baaken paa den N.-ligste af *St. Patrick's Rocks* paa c. 54° 16' N. 9° 11' W., c. 1,85 Sm 143° fra *Kilcummin Head*, er ødelagt.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2299. (P). Island SW.-Kyst. Reykjanes. Radiofyr oprettes.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvesen.)

Ved Beboelseshuset i S.-Siden af *Bæjarfell*, neden for *Reykjanes Fyr*, vil i Løbet af Efteraaret 1936 paa 63° 48' 52" N. 22° 42' 30" W. blive oprettet et Radiofyr.

Radiofrekvens: 290 kc/s (1035 m). Tonefrekvens: 650 c/s. Antenneenergi: 20 Watt.

Signalet bliver:

Bogstavet R 3 Gange i 12^s, Pause 3,5^s, 19 Streger, hver af 2^s. Varighed, adskilte ved mellemliggende korte Pauser paa 0,25^s, Pause 2,5^s.

Forannævnte Signal gentages 5 Gange med 2½^s. Mellemlum, ialt i 5^m.

Signalet skal afgives 2 Gange i hver Time, 5 Min. ad Gangen, begyndende ved det 15^m og det 45^m af hver Time.

Radiofyret vil være i Virksomhed hele Aaret.

(Kort Nr. 226, 260, 270, 239 og 147. Islandske Lods, Side 48. Fyr-Fort. Side 241, Tillæg 1, Side 53.)

- 2300. Island W.-Kyst. Faxaflói. Akranes. Krossvík. Tænding af Fyr udsat.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/1912 1936 meddeles, at det deri omtalte nye Fyr i Bunden af *Krossvík* paa c. $64^{\circ} 18',9$ N. $22^{\circ} 03',5$ W. ikke vil blive oprettet i Aar. (E. f. S. Nr. 28/1912 1936. Kort Nr. 289, 226, 260, 270 og 239. Islandske Lods, Side 65. Fyr-Fort. Nr. 811 A.)
- 2301. Island NW.-Kyst. Sugandafjördur. Sudureyri. Redningsstation oprettet.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Paa *Sudureyri* er paa c. $66^{\circ} 07'$ N. $23^{\circ} 31'$ W. oprettet en Redningsstation med Robaad.
(Kort Nr. 261, 270 og 239. Islandske Lods, Side 101.)
- 2302. Island N.-Kyst. Hunaflói. Vatnsnes. Hindisvík. Oplysning om Varder.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
I. Varderne ved *Hindisvík* paa *Vatnsnes* er ommalet og ser nu ud, som følger:
a. Bagvarden paa $65^{\circ} 40' 57\frac{1}{2}''$ N. $20^{\circ} 41' 07''$ W. er hvid med vandret, rødt Bælte og Topbetegnelsen en rød Trekant med Spidsen nedad.
b. Forvarden paa $65^{\circ} 40' 22\frac{1}{2}''$ N. $20^{\circ} 43' 42''$ W. er hvid med lodret, rød Stribe og Topbetegnelsen en rød Trekant med Spidsen opad.
c. Forvarden paa $65^{\circ} 40' 31''$ N. $20^{\circ} 43' 12\frac{1}{2}''$ W. er hvid med lodret, rød Stribe og Topbetegnelsen en rød Trekant med Spidsen opad.
II. Ved *Hindisvík* er yderligere opført 2 Indsejlingsvarde, der overet i Pejling 195° leder ind i Vigen. Man ankrer i Linien i 7—8 m Vand.
Bagvarden er hvid med vandret, rødt Bælte og Topbetegnelsen en rød Trekant med Spidsen opad.
Forvarden er hvid med lodret, rød Stribe og Topbetegnelsen en rød Firkant.
(Kort Nr. 254. Islandske Lods, Side 121.)
- 2303. Island N.-Kyst. Hunaflói. Vatnsnes. Stapar. Oplysning om Varder.**
(Islandsk Sømærkefortegnelse.)
Varderne ved *Stapar* paa *Vatnsnes* er ommalet og ser nu ud, som følger:
a. Bagvarden paa $65^{\circ} 35' 05\frac{1}{2}''$ N. $20^{\circ} 55' 02\frac{1}{2}''$ W. er hvid med vandret, rødt Bælte og Topbetegnelsen en rød Trekant med Spidsen nedad.
b. Forvarden paa $65^{\circ} 35' 45\frac{1}{2}''$ N. $20^{\circ} 54' 20\frac{1}{2}''$ W. er hvid med lodret, rød Stribe og Topbetegnelsen en rød Trekant med Spidsen opad.
c. Forvarden paa $65^{\circ} 35' 53''$ N. $20^{\circ} 54' 54' 09''$ W. er hvid med lodret, rød Stribe og Topbetegnelsen en rød Trekant med Spidsen opad.
(Kort Nr. 254. Islandske Lods, Side 121.)
- 2304. Island N.-Kyst. Skagatá Fyr. Fyrbygning ommalet.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Fyrbygningen til *Skagatá Fyr* paa $66^{\circ} 07' 10''$ N. $20^{\circ} 06' 09''$ W. er nu hvidmalet med sort Fyrlanterne.
(Islandske Lods, Side 123. Fyr-Fort. Nr. 846, Tilæg Nr. 1, Side 37.)
- 2305. Island N.-Kyst. Skagafjördur. Hegranes. Nyt Fyr tændt.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Paa Højen paa W.-Siden af *Landsendi* er paa $65^{\circ} 46' (10'')$ N. $19^{\circ} 32' (45'')$ W. tændt et nyt Fyr, *Hegranes Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 17^s , Blink 2^s , Mærke 15^s . Flammens Højde: 24 m. Lysevne: 18 Sm for hvidt, 15 Sm for rødt og 14 Sm for grønt Lys. Synsvidde: 15 Sm for hvidt, 15 Sm for rødt og 14 Sm for grønt Lys. Et hvidt, firkantet Taarn med rødt Bælte og sort Fyrlanterne, 10 m højt. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 39° til 58°.
2. Hvidt i — - 58° - 75° over Ankerpladsen ved *Sauðárkrókur*.
3. Grønt i — - 75° - 154° over *Insstalandsker* og *Ingveldarstadahólmi*.
4. Hvidt i — - 154° - 158° mellem *Ingveldarstadahólmi* og *Drangey*.
5. Rødt i — - 158° - 169° over *Drangey* og *Hólmasker*.
6. Hvidt i — - 169° - 176° mellem *Hólmasker* og *Málmey*.
7. Grønt i — - 176° - 232° fra *Málmey* til *Kolkuós*.
8. Rødt i — - 232° - 263°.

Brændetid: 1. August—15. Maj.

(E. f. S. Nr. 28/1913 1936. Kort Nr. 254, 212, 270, 239, 283 og 147. Islandske Lods. Side 127. Fyr-Fort. Nr. 848 A.)

- 2306. Island N.-Kyst. Eyjafjörður. Dalvík. Redningsstation oprettet.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvesen.)
Ved *Dalvík* er oprettet en Redningsstation med Robaad. c. 65° 58' N. 18° 32' W.
(Kort Nr. 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 130.)
- 2307. Island N.-Kyst. Eyjafjörður. Akureyri. Oddeyrarbót. Torfunefskajerne. Fyrbelysning forandret.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvesen.)
1. De to grønne, faste Fyr, et ved hver Ende af *søndre* Kajs ydre Kant, er forandret til røde, faste Fyr.
 2. Ved hver Ende af *nordre* Kajs ydre Kant er tændt et grønt, fast Fyr. 65° 41' (48") N. 18° 05' (30") W.
(Kort Nr. 212 og 270. Islandske Lods, Side 132. Fyr-Fort. Nr. 857 og 857 A.)
- 2308. Afrika W.-Kyst. Componi Floden Anduvning. Pulle.**
(N. t. M. Nr. 1544. London 1936.)
En Pulle med 17,8 m Vand ligger paa 9° 58' 30" N. 15° 18' 00" W.
- 2309. Bermudas Øerne. Stag Rocks. Baake opført.**
(N. t. M. Nr. 1545. London 1936.)
En c. 1 m høj, rødmalet, rund Betonbaake er opført paa 32° 18' (50") N. 64° 49' (50") W., 0,49 Sm 162° fra det røde, faste Fyr paa S.-lige Bølgebryder.
- 2310. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Little Egg Inlet. Fyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1534. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa c. 39° 29' N. 74° 19' W., paa Pynten ved N.-Siden af Indløbet til *Little Egg Inlet*, er nedlagt.
- 2311. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Lys- og Klokketønder forandret.**
(N. t. M. Nr. 1524. London 1936.)
1. Lys- og Klokketønden paa c. 37° 01' N. 76° 09' W., c. 8,9 Sm 310° fra *Cape Henry* Fyr, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink.
 2. Lys- og Klokketønden paa c. 37° 05' N. 76° 10' W., c. 12,4 Sm 323° fra *Cape Henry* Fyr, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink.

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

- 2312. Brasilien. Jericoacoara Fyr. Synsvidde.**
(A. a. N. Nr. XIII/51. Rio de Janeiro 1936.)
Jericoacoara Fyr paa c. 2° 48' S. 40° 30' W. har en Synsvidde af 15 Sm.
- 2313. Chile. Golfo de Ancud. Canal Quicavi. Lystønde udlagt. Baake fjernet.**
(N. t. M. Nr. 1519. London 1936.)
1. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa c. 42° 16' S. 73° 20' W., 1,2 Sm 71° fra *Quicavi* Kirke.
 2. Baaken tæt W. for (1) er fjernet.

2314. Ecuador. Cape San Lorenzo. Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 1575. London 1936.)

Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $1^{\circ} 03' S.$ $80^{\circ} 55' W.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 24/1650 1936.)**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****2315. (P). Frankrig. Marseilles Anduvning. Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 1569. London 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa Øen *Tiboulen-de-Maire* paa c. $43^{\circ} 13' N.$ $5^{\circ} 20' E.$ et Fyr, der skal vise rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver $8^s.$ **2316. (P). Alger. Kuba. Luftfyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 1570. London 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa et Taarn i Nærheden af Seminariet et Luftfyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $5^s.$ Flammens Højde: 158 m. Synsvidde: 30 Sm. Taarn paa rød- og hvidmalet, firkantet Tremmestruktur.
c. $36^{\circ} 44' N.$ $3^{\circ} 05' E.$ **IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****2317. Røde Hav. Eritrea. Massaua Havn. Forbudt Ankerplads.**

(N. t. M. Nr. 1532. London 1936.)

Det er forbudt at ankre W. for en Linie fra *Ras Madur* Fyr paa $15^{\circ} 36' (40'') N.$ $39^{\circ} 28' (50'') E.$ i Retningen 170° til *Scelik Said Bank.***2318. Afrika E.-Kyst. Algoa Bugt. Vrag uskadeliggjort.**

(N. t. M. Nr. 416. Johannesburg 1936.)

Vraget, der ligger sunket paa $33^{\circ} 55' 28'' S.$ $25^{\circ} 39' 42'' E.,$ c. $6,5$ Sm 343° fra *Cape Recife* Fyr, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er $14,6$ m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/2899 1934.)

2319. Forindien W.-Kyst. Uarashi. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1572. London 1936.)

Paa Baaken paa $19^{\circ} 04' (30'') N.$ $72^{\circ} 48' (50'') E.$ er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver $10^s.$ Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 5 Sm.**2320. (T). Ceylon W.-Kyst. Point de Galle. Midlertidige Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1553. London 1936.)

Gruppe-Blinkfyret paa c. $6^{\circ} 01' N.$ $80^{\circ} 13' E.,$ der for Tiden er slukket, er midlertidig erstattet af 2 hvide, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde henholdsvis $28,6$ m og $32,3$ m. Synsvidde: 15 Sm. Fyrene er anbragt paa Fyrtaarnets Galleri.

(E. f. S. Nr. 29/2028 1936.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**2321. Annam. Kin Hon. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1573. London 1936.)

South Point Fyr paa $13^{\circ} 45' (40'') N.$ $109^{\circ} 14' (40'') E.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $8^s.$ Flammens Højde: 52 m. Synsvidde: 12 Sm.

- 2322. Kina. Ta-peng-wan (Mirs Bay). Plover Cove. Skær.**
(N. t. M. Nr. 166. Shanghai 1936.)
Et Skær med 2,7 m Vand ligger paa c. 22° 28' N. 114° 15' E., 0,22 Sm 213° fra Midten af det 2,7 m høje Skær.
- 2323. Kina. Meichen Sound. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1533. London 1936.)
En Grund (Klippe) med under 1,8 m Vand er fundet paa c. 25° 06' N. 119° 01' E., 1,2 Sm 234° fra W.-Spidsen af *Cliff Island*.
- 2324. Kina. Hai-tan Stræde. Wilson Channel. Sandtange.**
(N. t. M. Nr. 175. Shanghai 1936.)
En smal Sandtange strækker sig fra Grunden mellem *Wilson Channel* og *Blind Channels* W. efter til c. 25° 31' N. 119° 38' E., 1,54 Sm 269½° fra Baaken paa 2,1 m Skæret. Dybden paa Tangens W.-Spids er 2,7 m, men tæt W. herfor er Dybden 6,4 m.
- 2325. Japan. Kyushu W.-Kyst. Kuro se. Vrag forsvundet.**
(N. t. M. Nr. 1552. London 1936.)
Vraget, der laa sunket paa c. 32° 41' N. 129° 46' E., 0,64 Sm 177° fra *Moto Yama* 148 m Top, ved S.-Enden af *Okino Shima*, er forsvundet.
- 2326. (P). Australien N.-Kyst. Clarence Strait Anduvning. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1574. London 1936.)
En Grund med en mindste Dybde af 2,3 m rapporteres at ligge paa c. 11° 49' S. 131° 29' E., 17,8 Sm 39° fra *Cape Hotham* Fyr. Det Omraade, der skal undgaaes, strækker sig 2 Sm i Retningen 39° og 1 Sm i retningen 219° fra ovennævnte Plads og er 1 Sm bredt. Grunden vil blive nærmere undersøgt.
- 2327. Tasmanien N.-Kyst. Tamar Floden. Ledefyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1512. London 1936.)
En hvid Lysvinkel er indlagt i det forreste Ledefyr paa *She Oak Point* paa c. 41° 05' S. 146° 50' E., saaledes at Fyret nu lyser, som følger:
1. Rødt i Pejll. fra 7° til 140°. 2. Hvidt i Pejll. fra 140° til 7°.
- 2328. New Guinea. Ward Hunt Stræde. Cape Vogel Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1472. London 1936.)
Cape Vogel hvide, faste Fyr paa c. 9° 38' S. 149° 59' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s. Synsvidde: 10 Sm.
- 2329. New Ireland. Cape St. George. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1475 og 1581. London 1936.)
Paa S.-Spidsen af *Cape St. George* er paa c. 4° 51' S. 152° 54' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 14 Sm. Tremmeværkstaarn. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 44/2607 1935.)
- 2330. Stillehavet. Wake Island. Luftfyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1489. London 1936.)
Paa 19° 18' 30" N. 166° 35' 35" E. er tændt et Luftfyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 30 m. — Fyret tændes kun, naar Luftfartøj ventes.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2331. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Snaptun Havn. Havnereglement.**
Under den 14. August d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Snaptun* Havn (c. 55° 49',3 N. 10° 03',4 E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havneus Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af Havneus Værker samt af en ret Linie mellem Yderenderne af de to Molehoveder.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 21. August 1936.

(Havnelods, Side 181.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller
Bog Nr.

England:

- R 536 England. — Beachy head to Dungeness.
 R 1235 Persian Gulf. — Shatt al Arab and Bahmanshir river.
 R 1845 Bay of Bengal. — Moulmein river and approaches.
 R 750 West Coast of India. — Sheet 12.
 T Supplement No. 1 to East Coast og United States Pilot, Vol. I.
 T Supplement No. 1 to Australia Pilot, Vol. V.
 T Supplement No. 4 to New Zealand Pilot.
 R 1605 River Thames Entrance. — Edinburgh channels.
 † 1552 England. — Approaches to Lowestoft.
 N Admiralty Tide Tables, 1937. — Part I, Standard Edition.
 N Admiralty Tide Tables, 1937. — Part I, Abridged Edition.

Tyskland:

- R D. 89 Ostfriesische Inseln, Juist bis Wangerooge.
 R D. 138 Elbemündung.

Sverige:

- N 232 Öregrunds skärgård, Öregrund—Simpnäsklubb med Specialkort over Öregrund, Hargshamn, Hallstavik og Östhammar.
 † 60 Öregrunds skärgård.

Tillæg.

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

2332. Danmark. Sundet. Middelgrundsfort. Skydeøvelser. Advarsel. Rettelse til E. f. S. Nr. 27/1825 1936.

De i Tidsrummet fra 3. til 15. August d. A. planlagte Skydeøvelser fra *Middelgrundsfort* er henlagt til Tidsrummet fra 28. August til 5. September d. A., begge Dage inklusive.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2333. Norge. Skagerrak. Grimstad. Hesnesbregen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1936.)

Paa *Hesnesbregen* er paa 58° 18' 22" N. 8° 39' 50" E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 15^s, Blink 1^s, Mørke 14^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 10,5 Sm for hvidt og 7,0 Sm for rødt Lys. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 232° til 36°. 2. Rødt i Pej. fra 36° til 232°.

(Kort Nr. 236.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART





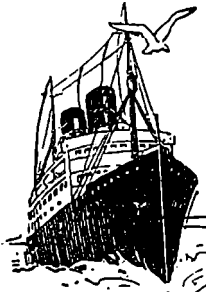
AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

**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

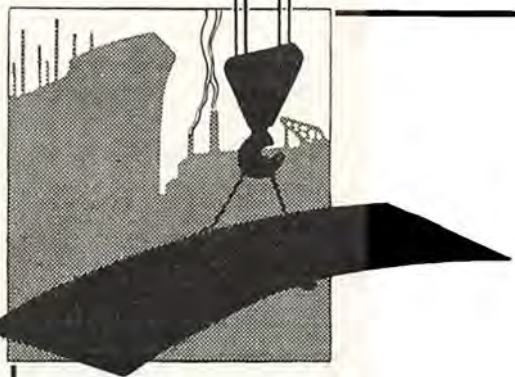
Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **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.



**Nybygninger
Reparationer**

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

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«

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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 1878)

FREDERICIA

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

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

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:
O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(3 Ledninger)

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 · Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 35

TORSDAG 27. AUGUST 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VERDEN SOM DEN ER —

Verden er af Lave — hedder et gammelt Ord. Men hvad mon de Mennesker, der skabte det vilde sige, hvis de saa Verden i Dag. Da det gamle Ord blev til var alt dog sammenlignet med nu roligt og fredeligt. Nu bringer hver Dag nye Sensationer, og de gamles Nervesystem vilde utvivlsomt være blevet rystet, om de blot havde oplevet en Uge af hvad vi nu erfarer. Vi bliver mere hærdede, bogstavelig talt Uge for Uge. Begivenhederne i Spanien er af en saadan Art, at de ellers nok kunde faa Folk til at tabe Besindelsen, naar de hørte derom, saaledes som de, der er Aktører i Dramaet aabenbart har gjort det. Og det samme gælder om Rusland. Nu er det blot, om de andre Lande kan holde sig klar af Forviklinger, og der er aabenbart ikke andet fornuftigt Standpunkt at indtage nu end dette, at saa længe det ikke er mig og min lille Hassan det gaar ud over, saa holder vi os væk derfra og lader de andre om at slaas. Men Spanien forbløder maaske derved, og der gaar snart ikke en Dag, hvor der ikke opstaar en Situation, der rummer Konfliktmulighed udadtil.

BANER OG BILER

I Tilslutning til Søfartsraadets Bemærkninger til Forslaget til Motorveje med Broer over Store Bælt og Øresund som vi omtalte i forrige Nummer kan nævnes den i disse Dage udsendte Pjece: Baner og Biler af Lektor, cand. polit. P. P. Sveistrup og cand. polit. I. A. Tork. Pjecen, der er paa ikke mindre 117 Sider, giver en Redegørelse for Trafikmidlernes økonomiske og tekniske Ejendommeligheder, og kommer saa ind paa Trafikmidlerne Baner, Biler o. s. v. Det hedder bl. a. i Pjecen:

I det sidste Aarti har der i Danmark, som i de fleste andre Lande, som Følge af de nye Trafikmidler, der er taget i Brug, og herunder særlig Automobilene, rejst sig et stort Trafikproblem. Disse har i Løbet af en kort Aarrække skabt en Konkurrence med de fra tidligere Tid eksisterende Trafikmidler og særlig Banerne, en Konkurrence som synes uheldig i sine Konsekvenser, fordi den synes at føre til, at der er flere Trafikmidler, end der behøves for at afvikle den forhaandenværende Person- og Godstrafik. Herved er der fremkommet en Usikkerhed i Trafikvæsenet til Skade for Trafikanterne, de enkelte Trafikmidler og den samlede Samfundsøkonomi.

Det er meget betydelige Kapitaler, der er ramt af denne Usikkerhed, idet der baade i Baner og i Biler for Øjeblikket her i Landet er anbragt Hundreder af Millioner Kroner, ligesom der stadig sker betydelige Kapitalanbringelser baade i Baner, Biler og Veje, og for Øjeblikket er meget store Nyinvesteringer som bekendt foreslaaet. Det er derfor af Betydning ikke alene for Baner og Bilejere, men for hele det danske Samfund, at denne Udvikling ledes i en Retning, hvor Samfundets Interesse og Erhvervslevets almindelige Trivsel støttes over den ene eller den anden Gruppens Særinteresser.

I en Pjece har Forfatteren søgt at redegøre for de Muligheder som der anses for en rationel Løsning gennem Hensyntagen til de forskellige berettigede Interesser.

Det er uden Tvivl første Gang en saadan alsidig Redegørelse er fremkommet paa Dansk, og Emnet interesserer utvivlsomt mange Mennesker og navnlig i

Forbindelse med de tidligere omtalte Bemærkninger fra Søfartsraadet kan det med en Række saglige Argumenter og en Mængde Oplysninger fyldte Værk paaregne Interesse i vide Krese.

SKIBSFARTS-KRITIK

Det er en gammel kendt Sag, at mellem Brødre er Kritik mere vaagen. Indenfor Skibsfarten er vi saaledes hvert Øjeblik Vidne til, at England med særlig Kritik vender sig mod den skandinaviske Skibsfart. Det var et ulykkeligt Indfald England fik, den Dag det tiltraadte Subsidielvejen. Nu er det ligesom det maa lade Kritikken komme stærkt til Orde overfor den konkurrerende skandinaviske Skibsfart, fordi den ikke er kommet ind paa samme Vej. Det er England en Torn i Øjet at skandinaviske Redere kan konkurrere med Held med dets Skibe i fremmede Farter, og det er tit meget haarde Ord, der lyder fra det Land, der dog slaar os nærmere end de fleste.

»British Empire League« vedtog saaledes ved sit Aarsmøde en Resolution, som sikkert tolker Stemningen i vide engelske Skibsfartskrese. Resolutionen, som var blevet motiveret af det kendte konservative Parlamentsmedlem Mr. L. S. Amery, kræver en mere nationalistisk Skibsfartspolitik. Handelsflaaden er ligesaa nødvendig for den britiske Sikkerhed som Orlogsflaaden. Udenlandsk, statsunderstøttet Tonnage trænger engelsk ud. For at stoppe denne Udvikling har Regeringen samarbejdet med Dominions. Det er nødvendigt at der foretages Revision af Handelsaftaler med Lande, om importerer mindre end de eksportere til England, ogsaa andre Forholdsregler bør tages.

Mr. Amery understregede at Skibsfarten aarlig indbringer 100 Millioner £. Den britiske Handelsflaades Nedgang var imidlertid urovækkende. Ved Aarhundredskiftet kontrollerede Storbritannien 50 pCt. af Verdenshandelsflaaden, mens Tallet nu kun var 26,8 pCt. Samtidig truer den amerikanske statsunderstøttede Linie den 50 Aar gamle britiske Linie paa Stillehavskysten.

»Vi maa slaa fast i hver Handelsaftale, med Lande, som ikke selv er store Skibsfartsnationer, at Lasterne skal beforders med engelske Skibe,« erklærede Mr. Amery. »Vi bør ogsaa slaa fast, at al Imperiehandel bør foregaa med britisk Tonnage.«

Det er senere blevet meddelt, at den britiske Imperiekomites Betænkning kan ventes i nær Fremtid.

Det er ikke lovende Udsigter for den skandinaviske Skibsfart, eller i det hele taget for Lande, der har konkurreret med England. Kravene er blevet voldsommere, det er som om man nu vil til at gribe til Forholdsregler, som ikke tidligere har kunnet tænkes. Det bliver en mere og mere besværlig Verden at leve i, men vi skal jo gaa paa Jorden, selv om den er gloende, vi skal besejle Havene med de Skibe vi har, naar vi forstaar at drive en fornuftig Skibsfartspolitik — men det er unægtelig blevet vanskeligere og vanskeligere. De nationalistiske Strømninger, hele Restriktionspolitikken gør sit til at vi efterhaanden stilles overfor større og større Vankeligheder. Det er kun en Trøst, at der ogsaa nu og da lyder en fornuftig Røst, som den vi i sidste Nummer af vort Blad citerede, Sir Karl Knudsens, og saa længe England har en Mand som Mr. Walter Runciman ved Roret, bliver Situationen dog næppe heller saa indviklet, som forskellige Fanatikere gerne vilde gøre den.

DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

I 1936's første 7 Maaneder har Danmarks Handel med Udlandet beløbet sig til 1567 Mill. Kr. Det er 106 Mill. Kr. mere end i den tilsvarende Periode i Fjor.

De 1567 Mill. Kr. deler sig paa Import og Eksport i to næsten lige store Dele. Vi har i Maanederne Januar—Juli i Aar indført for 787,9 Mill. Kr. og udført for 779,1 Mill. Kr. Det giver et Indførsels-Overskud paa kun 8,8 Mill. Kr. mod 40,6 Mill. Kr. i den tilsvarende Periode i Fjor. Dengang udgjorde Importen 750,9 Mill. Kr., Eksporten 710,3 Mill. Kr. Vi har altsaa kunnet forøge vor Indførsel med 37 Mill. Kr. og endda kunnet reducere vort Indførsels-Overskud næsten 30 Mill. Kr.

Til Omsætningens Vækst og til den tilnærmelsesvis Ligevægt imellem Indførsel og Udførsel har Juli Maaned, der netop er gjort op, bidraget med en Indførsel paa 110,1 Mill. Kr. og en Udførsel paa 118,5 Mill. Kr. Maaneden viser altsaa et Udførselsoverskud paa 8,4 Mill. Kr. I Fjor var Juli-Tallene: Indførsel 104,5 Mill. Kr., Udførsel 100,7 Mill. Kr., Indførseloverskud 3,8 Mill. Kr.

Hvad Udførslen angaar har vi til England i Juli udført for 69,2 Mill. Kr., hvilket er henved 3 Mill. Kr. mere end i samme Maaned i Fjor. Vore Køb i England er steget fra 34,2 Mill. Kr. i Juli i Fjor til 41,2 Mill. Kr. i samme Maaned i Aar. Vi eksporterede for 21,7 Mill. Kr. til Tyskland i Juli Maaned, hvilket er 9,6 Mill. Kr. mere end i Juli i Fjor. Samtidig har vi forøget vore Køb i Tyskland fra 21,6 Mill. Kr. i Juli i Fjor til 25,2 Mill. Kr. i Juli i Aar.

Men vi maa stadig huske paa, at vor bedste Kunde er og bliver England, det England, der har sin store Andel i vor økonomiske Stilling i Dag. Derfor skylder vi det ogsaa særlige Hensyn. Men det kan endvidere ikke ofte nok indskræpes, at Handelen med de andre skandinaviske Lande bør der tages det videst mulige Hensyn til. Netop i disse Dage har der i København været afholdt et Møde af de fire nordiske Landes Udenrigsministre, og selv om de Problemer, der var fremme til Debat, nok hovedsagelig var udenrigspolitiske, var der ogsaa adskillige af økonomisk Art, især vedrørende Samhandelen mellem de nordiske Lande.

FINLANDS SKIBSFARTS FREMTID

Alle Rapporter fra Finland tyder paa, at dets Skibsfart, der spiller en stadig stigende Rolle indenfor Landets Erhvervsliv, gaar bedre Tider i Møde. Selv om den almindelige politiske Situation, der i saa høj Grad indvirker paa Trafiken paa Havet, er meget usikker, saa turde man vel kunne sige, om intet særligt indtræffer, at meget taler for, at Situationen vil udvikle sig gunstigt for saavel Finlands Handel som Skibsfart. Dets vigtigste Udførselsprodukter, saasom Trævarer kan regne med en stadig Stigning, stadig bedre Markeder. Af Papir eksporteredes i Januar—Juni 1936 en Mængde af 213,794 Nettotons mod 179,473 Tons i samme Tidsrum i 1935. Og dette Kvantum skal endogsaa efter Fagmænds Udtalelse kunne forøges yderligere, ikke blot i indværende men ogsaa i kommende Aar. Dette kan man slutte sig til ogsaa deraf, at store leverancedygtige Fabriker opføres i forskellige Dele af Landet samt at den gunstige Situation paa Cellulosemarkedet ser ud til at blive af vedvarende Art. Celulosefabrikerne ligger inde med store Ordre-Reserver, saa Afsætningen kan siges at være sikret et Par Aar frem i Tiden til stigende Priser. Det forøgede Arbejde indenfor denne Industrigren virker ogsaa tilbage paa andre Erhvervsvirksomheder.

Disse gunstige Forhold aabner forbedret Udsigt ogsaa for den finske Skibsfart, som deraf antagelig ogsaa vil lægge an paa en Udvikling i Overensstemmelse med de voksende Krav, som nu stilles, saaledes maa

der sikkert anskaffes mere Isbrydermateriel, foruden adskillige kraftige Dampere samt Skibe til Oceantrafik. Det er Finlands Redere ganske klare over.

Det store Spørgsmaal vedrørende Finlands Skibsfart er i Øjeblikket, om man skal øge Landets Tonnage med ældre fra Udlandet indkøbte Dampere eller man skal lægge helt om og anskaffe, d. v. s. bygge ny og moderne Tonnage i større Stil.

BESKATNING AF SKIBSFARTEN

I flere Lande er Skattebestemmelserne mere favorable for Skibsfarten end Tilfældet er i Sverige, konstaterer Søfartstidskriftet »Svensk Flagg«. Et Land faar mange Gange igen, hvad der ofres i saa Henseende.

Det er i Virkeligheden slet ikke noget Offer der er Tale om, for der hentes direkte og indirekte Arbejde til en Mængde Mennesker, som gøres til Skattebetalere i Stedet for Skatterestanter. Har Bonden det godt, har Landet det godt, hedder det. Har Skibsfarten det godt, har Landet det ogsaa, er en ligesaa sand Sætning. Det er blevet udregnet, at Sverige vilde have haft en betydelig større Tankskibsfart, hvis ikke det svenske Skattesystem havde været saa ubehageligt for Skibsfarten. Store Olieselskaber, som er tilbøjelige til at placere deres Tonnage under forskellige Landes Flag, undgaar konsekvent det svenske og ikke blot fordi det svenske Skattesystem er besværligt for Rederiernæringen, men simpelthen haabløst for Tankskibstrafiken. Det svenske Blad mener, at Sverige har tabt mange flere Millioner herpaa end hvad Landet nu faar ind af Skibsfarten i Form af Skat.

HVOR MEGET SKULDE RADIOTELEGRAFISTEN HAVE I LØN?

Ved Sø- og Handelsretten i København har »Radiotelegrafistforeningen af 1917« rejst Sag mod Skibsreder Jens Petersen og krævet ham dømt til at betale 5433 Kr. Et af Foreningens Medlemmer, Radiotelegrafist J. R. Christiansen, havde i 1929 ladet sig forhyre med Skibsrederens Damper »Aarø«, men først da han i Fjor blev afmønstret, erfarede Foreningen, at hans Maanedsgage ikke havde været større end 150 Kr. Da Skibsreder Jens Petersen allerede i 1925 havde underskrevet paa at ville overholde Radiotelegrafistforeningens tarifmæssige Lønbetingelser, hævder Foreningen, at Telegrafisten har haft Krav paa overenskomstmæssig Løn, og Foreningen kræver derefter udbetalt det manglende Beløb for Aarene 1929—35, med 5433 Kr. Skibsrederen har under Sagen hævdet, at Aftalen mellem ham og Radiotelegrafisten gik ud paa, at Begyndelseslønnen skulde være 150 Kr., men at Lønnen skulde stige, hvis Fragtforholdene bedrede sig. Dette har imidlertid ikke — efter Rederens Mening — været Tilfældet, og Lønnen har derfor ikke kunnet forhøjes.

Sagen er nu optaget til Doms.

DEN INTERNATIONALE SØFARTS-KONFERENCE

Den internationale Søfartskonference aabnes i Genève den 6. Oktober. Et af Konferencens vigtigste Punkter er som bekendt Spørgsmaalet om en Regulering af Arbejdsliden til Søs. Den internationale Skibsofficerssammenslutning afholder umiddelbart forinden en ekstraordinær Kongres. Til Søfartskonferencen vil den danske Regering antagelig sende det samme Antal raadvigende Repræsentanter som i Fjor. Søofficerskongressen ledes af den danske Præsident, Maskinmester K. A. Rasmussen, ligesom de søfarende Maskinmestres Viceformand, Oluf Pedersen, deltager i Kongressen.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

5 Aars Arbejde i Sovjets Sø-Arbitragekommission (Fortsat).

Vi har regnet det for nødvendigt at gengive Udtalelser i den specielle Søfartspresse om Sø-Arbitragekommissionens Arbejde hovedsagelig fordi Lloyd ved denne Organisations Opdukken i Sommeren 1932 gennem Bjærgningsselskabet (Salvage Association) i et Brev, adresseret til Kommissionens Præsident, Kam. Lenghiel, udtalte Frygt for, at de sovjetiske Voldgiftsmænd, der efter Lloyd's Formening ikke var bekendt med maritim Praksis og de maritime Coutumer og Love, ikke skulde kunne klare denne Sag, og at deres Kendelser ikke skulde kunne udmærke sig ved den Retfærdighed, som efter Lloyd's Mening kun findes hos denne Institutions Voldgiftsmænd. Paa denne ikke helt delikate Henlydning fra Lloyds Side til Sø-Arbitragekommissionens Medlemmers utilstrækkelige Kompetence kunde Kam. Lenghiel kun henvise til, at Kommissionens Medlemmer vælges blandt Personer, der har indgaaende Kendskab til Koffardifart, Søret og Søforsikring, og at disse Personer er kendte med international, derunder ogsaa engelsk Praksis ved Afgørelse af Tvistigheder om Bjærgning eller Tvistigheder, der opstaar ved Skibskollisioner.

Det var muligvis heller ikke Lloyd bekendt, at de internationale Konventioner vedrørende Bjærgning og Skibskollisioner, der blev udarbejdet i Brjssel i 1910, allerede den 2. Marts 1926 anerkendtes af Sovjetregeringen som gældende for Sovjetunionen, og at de tilsvarende Kapitler i S.S.S.R.'s Handels-Søfartskodeks indeholder Grundprincipperne fra disse Konventioner. Det er derfor ikke mærkeligt, at Sø-Arbitragekommissionens Medlemmer ved Afgørelse af de paa gældende Sager følger den internationale Praksis i Bjærgnings- og Kollisionssager.

Sø-Arbitragekommissionens Autoritet er i de sidste Aar i den Grad sleget, at Regeringen nu ad Lovgivningens Vej har udvidet denne Organisations Kompetence ved foruden Tvistigheder vedrørende Bjærgning og Kollision mellem Skibe ogsaa at henvise til dens Afgørelse Tvistigheder, der opstaar af Kontrakter om Befragtning af Skibe, Søtransport og Assurance. Nogle saadanne Sager er allerede ved frivillig Overenskomst mellem de interesserede Parter kommet til Afgørelse i Sø-Arbitragekommissionen i 1934 og 1935, og den frivillige Henvisning af sandanne Tvistigheder til denne Kommission er det bedste Bevis paa Tilliden til sovjetisk Sø-Arbitrage.

Nødvendigheden af en Udvidelse af Sø-Arbitragekommissionens Kompetence er nu blevet særlig aktuell i Forbindelse med Overførelsen af Befragtningsoperationer fra Udlandet til S.S.S.R.

Kommissionens Popularitet er vokset fra Aar til Aar. Medens der saaledes i 1932 i Sø-Arbitragekommissionen blev behandlet 7 Sager, var disses Antal i 1933 steget til 15, i 1934 til 22, i 1935 til 21 og i 3 Maanedes af 1936 til 8.

Ved en Analysering af de Sager, der er blevet behandlet af Kommissionen i Løbet af 4 Aar, ser vi, at af 65 Sager angaar 36 Stridigheder mellem sovjetiske Organisationer og udenlandske Rederier, heraf blev der i de 27 Sager fældet Dom for 63,852 Lstr., i 7 Sager afvistes Sogsmaalet (4 Tilfælde vedrørende Udlændinges Sogsmaal mod Sovjetorganisationer og 3 Tilfælde Sovjetorganisationers Sogsmaal mod Udlændinge), og to Sager blev, skønt de var kommet for Sø-Arbitragekommissionen og var foreløbig behandlet af den, afsluttet med et Forlig til et Beløb af 12,700 Lstr. — Tredivte Sager var Tvistigheder mellem sovjetiske Bjærgere og sovjetiske Dampere, ombord paa hvilke der paa Tidspunktet for Havariet var Last, forsikret i Gossrach (Statsforsikringen) og fremmede Selskaber. I disse Sager blev der i 12 Tilfælde fældet Dom for 77,105 Lstr., og én Sag blev afvist. Endelig vedrører 16 Sager Tvistigheder mellem sovjetiske Bjærgere og sovjetiske Skibe, hvor hverken selve Skibene eller den ombord paa dem værende Last var assurerede; i disse Sager blev der fældet Dom for 446,000 Rbl. eller 17,449 Lstr.

Ifølge Forordningen om Sø-Arbitragekommissionens kan dennes Kendelser omstødes af S.S.S.R.'s Højesteret ifølge Paaanke fra en af de interesserede Parter. Dog har der i alle de 5 Aar kun været 2 Tilfælde af saadan Appel, og i intet af disse Tilfælde tog Højesteret Klagen til Følge, men stadfæstede Sø-Arbitragekommissionens oprindelige Kendelser.

Dette viser, at Sø-Arbitragekommissionen behandler de Tvistigheder, der henvises til dens Afgørelse, meget omhyggeligt og grundigt, og ikke blot de sovjetiske Organisationer, men ogsaa de udenlandske Rederifirmaer, der i denne Tid har haft med den at gøre, har gentagne Gange udtalt, at dens Kendelser er fuldt tilfredsstillende. Alle-rede ved Sø-Arbitragekommissionens første Kendelse i Sagen vedrørende Bjærgning af Dampere »King Edgar« udtalte Repæsentanten for Rederiet »West of England Steamship Owners Protection and Indemnity Associations«, at

han var tilfreds med Kendelsen, og at »Lloyd's Arbitrage vilde have idømt omtrent den samme Sum.« Forfatteren til den forannævnte Artikel i »Journal of Commerce« udtaler ogsaa, idet han analyserer Praksis for Sø-Arbitragekommissionens Arbejde, at »Moskva-Arbitragen foretages med Dellagelse af højt kvalificerede Jurister og i Almindelighed tilfredsstillende de interesserede Parter«. Han bemærker derhos, at »Formen for den sovjetiske Bjærgningskontrakt er identisk med Formen for Lloyd's Kontrakt kun med den Undtagelse, at den forudser Arbitrage i Moskva i Stedet for Arbitrage i London.

I en anden Artikel, som det samme Blad bragte i December 1935, paaviser samme Forfatter, at »Behandlingen af Tvistigheder ved Arbitrage foregaar med megen Sagskundskab«, hvorhos han bemærker, at den af Sø-Arbitragekommissionen anvendte Fremgangsmaade med Offentliggørelse af de detaljerede Kendelser med Angivelse af alle de Kendsgerninger og Momenter, paa Grundlag af hvilke Voldgiftskendelsen er blevet afgivet, er et gunstigt Moment i Kommissionens Arbejde. Denne Bemærkning er meget væsentligt, eftersom det er bekendt, at Lloyd's Voldgift ikke offentliggør de Grundlag, hvorefter den anser det for nødvendigt at idømme en eller anden Sum som Bjærgningshonorar, idet den indskrænker sig til den blotte Angivelse af den tilkendte Sums Størrelse.

Polens Kuleksport i Juli Maaned 1936

Tallene for de fra Polen i Juli Maaned d. A. eksporterede Kvantaler Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var:

	i 1000 Tons
Østrig	63
Czekoslovakiet	2
Sverige	182
Norge	32
Danmark	23
Finland	18
Lettland	5
Frankrig	86
Belgien	54
Holland	7
Schweiz	7
Italien	107
Grækenland	6
Malta	8
Portugal	1
Argentina	19
Brasilien	2
Bunkerkul	64
Ialt	686
Danzig	27
Ialt	715

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juli 1936

I Juli Maaned d. A. har Rotterdams Havnetrafik atter været betydelig større end i samme Maaned i Fjor.

Tramphaandene udlossede følgende Ladninger:

	Juli 1936	Juli 1935
Erts	109	56
Korn	24	32
Trælast	66	71
Jordolie	29	27
Kul	35	34
Andre Ladninger	63	45

Ialt ankom med mindre Liniebaade 261 (233) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Juli 1935) og med større Liniebaade 114 (117). Yderligere ankom 326 (265) Tramphaade med Ladninger.

Ialt afgik 254 (238) mindre Liniebaade, 80 (66) større Liniebaade og 288 (205) Tramphaade (mod i Juni 1936: 273), heraf 141 (148) med Kul eller Koks-ladninger.

For Bunkers anløb 51 (45) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 23 (16) Skibe til Rotterdam og 32 (39) Skibe til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg var i Juli Maaned 32,70 pCt. (30,96 pCt.), medens Antwerpens Andel kun androg 29,20 pCt. (30,51 pCt.).

Skibsfarten paa Leningrad Havn

Ifølge de herværende Blade er Leningrad Havn i Tiden siden Navigationens Aabning blevet anløbet af ca. 250 sovjetrussiske og ca. 500 udenlandske Skibe. Saavidt man har kunnet faa konstateret, er Havnen hidtil blevet besøgt af ca. 60 danske Baade.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Det danske Redningsvæsen

Marineministeriet har udarbejdet og udsendt en Beretning om det danske Redningsvæsenes Virksomhed i Aaret fra den 1. April 1935 til den 31. Marts 1936. Der gives først en Redegørelse for det danske Redningsvæsenes Organisation, Lønningsforhold og Legatvæsen m. m. Motorredningsbaadene Antal er 21, stationeret ved følgende Stationer: Hirtshals, Thyborøn, Hvide Sande, Esbjerg, Skagen-Havn, Rønne, Løkken, Søby, Hanstholm, Klitmøller, Nørre-Vorupør, Thorsminde, Gedser, Lønstrup, Lildstrand, Grenaa-Havn, Østerby, Klintholm-Havn, Hals, Vesterø og Anholt-Havn. Derefter følger selve Beretningen, hvoraf det bl. a. fremgaar, at Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet i Finansaaret 1935—36 har andraget 682,490 Kr. 25 Øre.

Endvidere følger Uddrag af Indberetninger om Redningsforetagender fra 1. April 1935 til 31. Marts 1936.

Endelig bringes en Oversigt over Antallet af Redningsforetagender i samme Tidsrum, hvorved Menneskeliv blev reddet ved Hjælp af Redningsapparaterne.

Skagen-Havn	1
Thyborøn	1
Flyvholm	1
Hals	1
Østerby	1
Anholt-Havn	2
Odden Havn	1
Ialt	8

Antallet af reddede ved de ifølge foranstaaende Oversigt forefaldne 8 Redningsforetagender med Redningsbaad har udgjort 31.

Foruden de ommeldte Tilfælde, i hvilke Menneskeliv er blevet frelst ved Redningsvæsenets Hjælp, har Redningsapparaterne i 100 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger eller for at hjælpe Fiskerbaade.

Ny Motorredningsbaad til Slettestrand

Paa Orlogsværftet i København er man nu færdig med Bygningen af den Motorredningsbaad til Station Slettestrand i Jammerbugten. Baaden føres Nord om Skagen af Baadformand *Christian Brix Kjeldgaard*.

Det nye Fartøj er af Typen: »Kystmotorredningsbaade«, til Udsætning fra aaben Kyst. Af disse har Det Danske Redningsvæsen nu 18 Stk., placeret forskellige Steder rundt paa Landets Kyster. Den er 10,3 m lang, 3 m bred og har et Dybgaende agter af ca. 1 m. Den er synkefri og selvluende og forsynet med et stort Antal Luftkasser af forlignet Kobber. Motoren er en 32 HK. »Fordson«, der ved ca. 1000 Omdrejninger giver Baaden en Fart af ca. 7 Knob. Skruen er indbygget i en Tunnel. Der er elektrisk Lys til Lanterner, Kompas og Projektør. Foruden det sædvanlige Redningsudstyr af forskellig Art er Baaden endvidere udstyret med et Redningsgevær til Udskydning af en Line. Baaden har med fuld Udrustning kostet ca. 45,000 Kr.

Reykjanes Radiofyrt

Ved Beboelshuset i Sydsiden af Bæjarfell, nedenfor Reykjanes Fyr, vil i Løbet af Efteraaret 1936 paa 63 Gr. 48 Min. 52 Sek. N., 22 Gr. 42 Min. 30 Sek. W. blive oprettet et Radiofyrt. Radiofrekvens: 290 kc/s (1035 m). Tonefrekvens: 650 c/s. Antenneenergi: 20 Watt. Signalet bliver Bogstavet R 3 Gange i 12 Sek., Pause 3,5 Sek., 19 Streger, hver af 2 Sek. Vrhighed, adskille ved mellemiggende korte Pauser paa 0,25 Sek., Pause 2,5 Sek. Forannævnte Signal gentages 5 Gange med 2½ Sek. Mellemrum, ialt i 5 Min. Signalet skal afgives 2 Gange i hver Time, 5 Min. ad Gangen, begyndende ved det 15. Min. og det 45. Min. af hver Time. Radiofyret vil være i Virksomhed hele Aaret.

Helsingør Skibsværft.

Paa et i Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 200,000 Kr. samt Henlæggelse af 35,000 Kr. til løbende Garantier og 20,000 Kr. til Skatter udgør 585,995 Kr., udbetales 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne med 420,000 Kr. og til Tantiømer 16,207 Kr. samt henlægges 140,000 Kr. til Sikring for særlige Pensionsforpligtelser, hvorefter Resten 9,788 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

Sidste Aar var Dividenden 8 pCt., ligesom de nærmest foregaaende fire Aar.

Nyt Passagerskib til D. F. D. S.

D.F.D.S. har bestilt et nyt stort Passagerskib til sin Flaade, idet Selskabet har sluttet Kontrakt med Helsingør

Skibsværft om Bygning af et Dieselmotorskib til Ruten København—Oslo med Levering sidst i November næste Aar. Det nye Passagerskib, der bliver betydeligt større end de to nuværende Norge-Baade — 300 Fod langt — skal kunne løbe 18 Knob. Motorerne og alt Hjælpemaskineri bliver af Burmeister & Wain's Typer, men de skal bygges paa Helsingør Skibsværft, der har faaet Licens af Burmeister & Wain.

Ved Anskaffelsen af dette nye Skib kan Oslo-Ruten be-sejles paa 5—6 Timer hurtigere end før, d. v. s., at hele Turen kan udføres paa 15 Timer.

De fire nye Frugtskibe, som B. & W. skal bygge

Blandt de mange Nybygningskontrakter, som Burmeister & Wain's Skibsværft ligger inde med, er fire Kontrakter paa Bygning af 3000 Tons moderne indrettede Frugt-Transportskibe. Af disse Kontrakter har Rederifirmaet Fearnley & Eger og A. Jakhelin i Oslo i disse Dage solgt sin Kontrakt til Skibsreder Gustav Bull i Sandefjord, og Rederiet Ragni i Oslo har solgt sin Kontrakt til et andet Sandefjordsfirma, Skibsreder Bryde af Rederifirmaet Thor Dahl. Det første af Skibene bliver færdigt til Aflevering sidst i November og det andet Skib i Begyndelsen af det nye Aar. Det gælder for begge Skibe, at de skal overlages af den italienske Regering.

De to andre Frugt-Transportskibe skal leveres til Skibsrederne Harry Barthen og Skibsreder Erling Mortensen, og de skal være færdige i Løbet af Marts og April næste Aar.

Statsskoleskibet »Danmark«s Vintertogt

Statsskoleskibet »Danmark« har ved Frederikshavn Skibsværft faaet nye Mærsestænger paa Fokke- og Stormast og ny Bramstang paa Fokkemasten. Derefter har det forløjet til en af Bojerne i Københavns Yderhavn, hvor det vil faa sin Elevbesætning forøget med 40 Elever fra Skoleskibet »Georg Stage«. Naar Forberedelserne til det store Vintertogt er afsluttet, vil »Danmark« være klar til d. 4. September at staa til Søs. Bestyrelsesraadet har endnu ikke taget endelig Bestemmelse om, hvortil Togtet i Aar skal gaa; men der er størst Sandsynlighed for, at det bliver Vestindien.

Den Lauritzenske Flaade

I Lørdags var der fra Helsingør Skibsværft Prøvetur med Dampren »Leila«, som Værftet har bygget til Rederiet J. Lauritzen, der paa Helsingør Skibsværft har bestilt endnu en Dampren af samme Størrelse og Type. Det bliver det femte Søsterskib i Rækken. Disse Skibe har en Kapacitet af 2900 Tons dw.

De to første af disse Damprene: »Marna« og »Sessa« er i Fart, »Leila« havde forleden Prøvetur, »Frida« skal være færdig til Aflevering til Efteraaret, og den nye Dampren, der ventes at faa Navnet »Helga«, skal leveres i Løbet af Foraaret 1937.

»Brazilian Reefer«, der løb af Stabelen i Nakskov i Lørdags, var det tredje og sidste af de Frugtmotorskibe af Størrelsen 2350 Tons dw., som J. Lauritzens Rederi i Fjor bestilte paa Værftet. De to foregaaende, »Canadian Reefer« og »Chilean Reefer«, er i Fart. I Ordre ved Værftet i Nakskov er endnu to af større Typer paa 3000 Tons dw.: »American Reefer«, der skal leveres i Oktober, og »Australian Reefer«, som først blev bestilt for nylig til Levering i Marts næste Aar.

For øvrigt har J. Lauritzens Frugtmotorskib »Yrsa«, som blev bygget sidste Aar i Helsingør, for nylig ogsaa faaet et »Reefer«-Navn. Skibet hedder nu »African Reefer«.

»Nora Mærsk« til Hongkong

Rederiet A. P. Møllers Motorskib »Nora Mærsk«, der efter Branden ved Filippinerne blev bragt til Manilla, er af gaaet derfra under Bugsering til Hongkong. Assurandørernes Repræsentant, Kaptajn *Fabricius*, følger med Skibet, og efter Ankomsten til Hongkong vil »Nora Mærsk« komme i Dok og nærmere Bestemmelser om Reparation blive truffet. Ved Branden ombord blev som tidligere meddelt saavel Forrummet som Motorrummet hærgnet af Ilden, og en omfattende Reparation forestaar. Ladningen i Agterrummene menes ubeskadiget og opløses i Hongkong.

Normandie's Fører

Den franske Kæmpedampren »Normandie« har skiftet Fører, da Kaptajn *Pugnet*, som erobrede »det blaa Baand«, er faldet for Aldersgrænsen. Kommandoen paa den 83,000 Tons store Dampren, der tager sine 4000 Personer om Bord, er den højeste Post, den franske Handelsmarine byder paa, og den ny Fører er Kaptajn *Thoreu*, hvis Løbebane ogsaa begyndte paa »Normandie«, men det

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Forholdene paa Fragtmarkedet er stadig tilfredsstillende. Antallet af afsluttede Forretninger er ikke overvældende stort, men dette skyldes dels en naturlig Reservation fra Rederside, og dels at der i mange Trades faktisk er Mangel paa Tonnage, særlig hvad mere prompte Positioner angaar. Saadanne har derfor atter i den forløbne Uge været i Stand til at opnaa en betydelig Præmie, og i visse Trades er der betalt Rater, der ikke har været opnaaet siden mange Aar tilbage. —

Det mest karakteristiske Træk paa Dagens Markeder er iøvrigt den stærke Efterspørgsel, der eksisterer for moderne Dieselbaade, saavel for enkelte Trips som for kortere og længere Perioder. Vi har tidligere i disse Spalter omtalt Afslutningen af en ca. 12½ Mils Diesel for 7/9 Maaneder, Levering USNH. Tilbagelevering Europa til 5/3 d., som en god Forretning. Denne Afslutning fandt Sted for ca. 14 Dage siden, men nu er der i Begyndelsen af indeværende Uge sluttet to ca. 11 Mils Dieselbaade for ca. 6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. til \$ 1,30, hvilket jo er en betydelig Forbedring.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder henviser vi iøvrigt til nedenstaaende Oversigt:

St. Lawrence/Northern Range & Gulf/Vestindien. Kornexportørerne fra St. Lawrence er ikke meget aktive. Der slutes nu og da en Baad til UK/Cont. til Minimalraterne. Endvidere sluttedes i den forløbne Uge en lille Baad fra Fort William til 19½ Cents UK. Option Skandinavien til 21½ Cents. — Canadisk Deals er uforandret.

Hverken Northern Range eller Golfen viser større Interesse for Tonnage. Det er som sædvanlig Scrapjernsnoteringerne, der dominerer i Beretningerne fra disse Markeder. Rateniveauet er uforandret.

Sukkermarkedet fra Vestindien til Europa er uden større Aktivitet. Befragterne har faaet yderligere Tonnage til omkring 13/9 d. à 14/- fra Cuba til UK/Cont., men der maa antagelig betales noget mere i Øjeblikket. Paa den anden Side er Befragterne tilsyneladende ikke presserede for Tonnage, og antagelig regner de med, at der senere paa Aaret vil blive tilstrækkelig Tonnage at faa til en rimelig Fragt, naar den lange Række af Baade, der er sluttet fra River Plate til Northern Range og Canada, bliver disponible. Man har jo imidlertid Lov til at haabe, at St. Lawrence Markedet til den Tid vil kunne absorbere største Delen af denne Tonnage.

River Plate. Tramp Shipping Committee har udstrakt Cancelling date under Ballastprovisoen til 15. Oktober og ligeledes givet Tilladelse til Afslutning af Ballasttonnage med Datoer indenfor 1. Jan.—28. Febr. 1937. Samtidig forhøjedes Minimalraten med 9 d. — Forhøjelsen i Raten var kun naturlig, og de nye Rater har ikke voldt Spor af Vanskeligheder. Den Udskydning af Cancellingdagen for Ballasttonnage var utvivlsomt ogsaa nødvendig og vil næppe have nogen afsvækkende Virkning paa Markedet, men med Hensyn til Afslutning af Tonnage for ny Høst, skulde man synes, at som Markedet ligger, var dette ikke noget, der hastede, og selv om man vel har handlet ud fra den Forudsætning, at man vilde lette saavel Rederne som Købmændene i deres Dispositioner, saa havde der utvivlsomt været Basis for en Forhøjelse i Raterne for ny Høst Lastning.

Hvad Dagens Marked angaar, er der kun at nævne, at en Række Baade er sluttet til de forhøjede Minimalrater for Okt./Novbr. Lastning. September Tonnage har faaet Præmier paa mellem 1/- og 1/6 d. pr. Ton over de nye Minimalrater, og Oktober er betalt med

fra 3 d. til 6 d. mere. For ny Høst Lastning er der sluttet flere Baade til Minimalraterne. En enkelt handy Baad har endog faaet en Præmie paa 3 d. — Til Destinationer uden for Minimalraterangen ligger Raten meget fast. Til Montreal er betalt 24/3 og til Northern Range 24/- for September. Up River/Nordpacific indikerer 20/-, Oktober.

Syd- & Nordamerikas Vestkyst. Nitratbefragterne har tilsyneladende helt trukket sig ud af Markedet, hvad europæiske Destinationer angaar, men de er aabne for Tonnage paa Timecharterbasis til Northern Range og Gulf.

Peru noterer uforandret Sukker til London til 19/-.

Nordpacific er uforandret for Beskæftigelse til Østen og Australien. Gode Lumbercarrier kan dog faa noget over 20/- per 100 Balefod saavel til Australien som til Kina.

Paa Rio. Basis til Europa er der god Efterspørgsel efter Tonnage. Raten ligger stadig omkring 22/- à 22/6 d., men tilsyneladende betaler det sig bedre for Befragterne at tage Tonnage paa Timecharterbasis, i hvert Fald har Pacificbefragtlere taget 3/4 Dampere, Levering USNH. via Pacific, Tilbagelevering UK/Cont. til Rater mellem 3/3 d. og 3/6 d. per Ton dw.

Østen/Indien. Dalny har betalt 26/6 d. for Okt./Novbr. Tonnage. Der kan antagelig faas 27/- for Novbr. Lastning, 26/6 d. for Decbr. De fleste Redere er dog tilbageholdne.

Ris Markedet fra Saigon er uforandret 28/- for Oktober/November. Kul fra Port Campha er betalt med 23/6 d. fio. til Frankrig for Novbr. Lastning, og Port Redon/Frankrig har senere betalt 24/6 d. til Marseilles og Rouen Okt./Novbr.

Burmah har taget en Damper for Ris til Holland til 27/6 d., og Karachi er aaben for at gentage 24/- for Hvede til UK/Cont.

Australien. Der sluttet 4 Baade for Sept./Okt. Lastning paa Basis af Minimalraterne, og en enkelt Befragter har ligeledes taget 4 engelske Baade for Lastning Decbr. til Febr. paa Minimalratebasis.

Sydafrika. Der slutes stadig forskellige Baade for Kul fra Durban til Port Sudan til omkring 8/9 d. à 9/- pr. Ton, men derudover er Efterspørgsel ringe.

Europa. Trælastmarkederne er ikke underkastede større Svingninger. Der slutes stadig til Minimalraterne og derover.

Af de øvrige europæiske Markeder er det Donauen og Sortehavet, der er de mest fremtrædende. Førstnævnte har laget en Række Baade til jævnt stigende Rater, der foreløbig har kulmineret med Afslutningen af en græsk 6500 Tonner til 19/- til UK. 18/6 d. til Antwerp eller Rotterdam. Denne Rate kan i hverifald gentages og maaske forbedres for prompt Tonnage. Fra Sortehavet synes Russerne ligeledes at være kommet i en Knibe. De maatte betale 13/6 d. for Kul fra Mariupol til Northern Range, Okt. og for Erts fra Poli til Northern Range maatte de for en 8000 tonner betale den høje Rate af 18/6 d., Septbr.

Middelhavet hjemgaaende er fast. 5000 Ts. Erts Bona/Birkenhead betale 9/6 d., og Algier/Workington 9/3 d.

Timecharter. Vestindia Markedet synes at live op. Dansk 5000 Tonner fik \$1:— for ca. 3/4 Maaneder, og norsk 4000 Tonner er sluttet til \$1.10 for ca. 2 Maaneder. For Timecharter trip across er betalt \$1.80 for 5000 Tons Motorskib.

Forholdene for stor Dieseltonnage berørte vi i Indledningen. Paa denne Plads er der kun Grund til at nævne, at 8300 Tonner har faaet den gode Rate af 6/6d., Transpacific trip across.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

FORTSAT PAA SIDE 364

var en lille Damper i 1907, og den kan slet ikke sammenlignes med »Normandie« af 1935.

Thoreu er beskeden som alle rigtige Sømand og vil nødig snakke om sine Oplevelser. Dog besvarer han Spørgsmaalet om »den mest spændende Episode« saaledes:

»Det var den Gang, da jeg saa mig nødsaget til at rejse hjem som Passager med en anden Damper. Det var for mig den haardeste Straf. Jeg kunde ikke sove i Kabinen, jeg kunde ikke sidde ledig i Salonerne. Jeg stod hele Dagen oppe paa Kommandobroen med min Kollega, men det var en skrækkelig Følelse at vide, at jeg ikke havde noget at skulle have sagt, at jeg var fuldkommen overflødig.«

Norsk Toldgodtgørelse ved Skibsbygning

I de norske Toldgiftsbestemmelser er der bleven indført forskellige Ændringer vedrørende Toldgodtgørelser for Skibsbygning.

I Bestemmelserne angaaende den de norske Skibsværfter tilstaaede Toldgodtgørelse ved Bygning af nye Skibe eller Reparation m. v. af ældre Skibe ændres ved Nybygning Minimumsgrænsen for Damp- og Motorskibe fra 150 til 75 Reg. Tons Brutto, og Minimumsgrænsen 100 Reg. Tons Brutto for Sælfangerfartøjer udgaar. Ved Nybygning af Damp- og Motorskibe over 75 Reg. Tons Brutto og Hvalfangarfartøjer, uanset Størrelsen, vil Toldgodtgørelsen fremlidig andrage 4 pCt. af Fartøjernes Salgssum. For Damp- og Motorskibe af mindre Drægtighed og for Sejlskibe, saafremt de er paa mindst 50 Reg. Tons Brutto, andrage Toldgodtgørelsen 2 pCt. af Salgssummen. Bestemmelsen om Fradrag af en Trediedel af Toldgodtgørelsen paa Dampskibe, hvis Hovedmaskiner og Hovedkedler, og paa Motorskibe, hvis Hovedmaskiner indsættes i Udlandet, opretholdes.

Skydeøvelse

De i Tidsrummet fra 3. til 15. August planlagte Skydeøvelser fra Middaggrundsfortet er henlagt til Tidsrummet fra 28. August til 5. September, begge Dage inklusive.

Vrag

Vraget af Motorgaleasen »Dagfinn«, der ligger sunket ca. 10,5 Sm. 106½ Gr. fra Østre Flak Fyrskib, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 10,1 m. Vragafmærkningen er inddraget.

Færø-Klipfisken

Efter Forhandlinger med Færøernes Rederiforening og Fiskeriforeningen har Lagtingets Erhvervsudvalg tilstillet Statsministeren et saalydende Telegram:

Grundet paa den spanske Revolution er alt Fiskesalg til Spanien standsat. De økonomiske Forhold paa Færøerne er meget alvorlige. Rederiforeningen og Fiskernes Forening andrager Staten om at overlage nuværende Fiskebeholdninger, ca. 80,000 Baller.

Lagtingets Erhvervsudvalg anbefaler paa Lagtingets Vegne indtrængende Andragendet.

Statsminister *Stauning*, der nylig har aflagt Besøg paa Færøerne, har allerede udtalt, at der skal gøres alt for at hjælpe Færøernes Beboere i denne vanskelige Situation. Det bliver muligvis foreslaet at uddele Klipfisk gratis til danske Arbejdsløse, i alt Fald vil en stor Del af den Fisk, der ikke kan afsættes i Spanien gaa til København.

Samtidig meddeles forøvrigt, at en Oslo-Damper er

vendt hjem fra Spanien med 100 Tons Klipfisk, der ikke kunde afsættes paa Grund af de urolige Forhold.

Islandsk Sildefiskeriskib forlist med 18 Mand?

Sildefiskeriskibet »Ørninn« fra Havnefjord er ganske givet forlist udfor Skjalfandi paa Nordisland. Skibet var for Hjemgaende med en rig Sildefangst fra Langanæs. Besætningen var paa 18 Mand. Der hersker en haard Nordvestvind. Eftersøgningen blev paabegyndt straks, og man fandt et Redningsbælte og andre Smaating fra Skibet. Da mange Sildeskibe befinder sig i dette Farvand, haabede man, at Besætningen er kommet over paa et af disse, men efter den lange Ventetid anses dette nu for udelukket.

Skibsbrand i Esbjerg

Ombord paa Damperen »Vergormilia«, som for Tiden ligger i Esbjerg Havn med en Ladning Foderkager, udbød der Brand i Søndags. Dameperen skulde losse Foderkager. Ved Middagstid opdagede man, at der var Ild i Lasten, og da Lugerne blev slaaet op, væltede en kvælende Røg ud. I Lastrummet, hvor Ilden opstod, var der flere Hundrede Tons Foderkager, som blev stærkt medtaget af Røg og Vand, saa Skaden anslaaes til ca. 200,000 Kr.

Stigende Landbrugseksport

En Opgørelse over Danmarks udenrigske Omsætning med Landbrugsprodukter viser, at Udførselen i 1. Halvaar af 1936 har været 478 Millioner Kr. mod 431 Mill. Kr. i tilsvarende Halvaar i Fjor.

Værdien af Smørudførslen viser i Sammenligning med i Fjor en Fremgang paa 18 pCt., af Slagtekvæg og Oksekød en Fremgang paa 90 pCt., af Æg 26 pCt., medens der noteres Nedgang i Udførslen af Bacon og Flæsk med 7 pCt. af Værdien, og for Slagteriaffald med 23 pCt.

Den oplagte Verdens-Tonnage

Den samlede oplagte Verdens-Tonnage er paa 4,487,957 Brutto Tons, og de fleste oplagte Skibe er tjenlige til Ophugning.

I U. S. A. er der oplagt 2,098,000 Brutto Tons mod 2,395,000 pr. 1. April i Fjor. Nedgangen skyldes antagelig Ophugning af den gamle udrangerede Tonnage.

Storbritanniens Oplagtere er paa 718,000, Frankrig 344,000, Italien 207,000, Grækenland 201,000, Norge 156,957, Tyskland 150,000, Holland 95,000, Sverige 47,000, Danmark 34,000, Hollandsk Ostindien 23,000, Japan 16,000 og andre Lande 398,000 Brutto Tons.

En stor Del af den nu oplagte Tonnage er moden til Ophugning. Naar de Lande, der oppebærer Subsidier, har en forholdsmæssig stor oplagt Tonnage, gaar man ud fra, at det maa dreje sig om ufrugtbare Skibe, og dette gælder i særlig Grad U. S. A.

Den ringe anvendelige oplagte Tonnage skyldes sikkert Stigning i oversøiske Fragter, og der har ofte i den senere Tid været Mangel paa prompte Baade. Som Følge heraf ser ud til, at der i den resterende Del af Aaret bliver gode Tider for Skibsfarten.

Ø. P. har Overskud paa 5¼ Million

Bestyrelsen for Aktieselskabet Det østasiatiske Industri- og Plantage-Kompagni meddeler, at Driftsresultatet for Regnskabsaaet, der sluttede den 30. Juni 1936, inklusive Overførslen fra forrige Aar, 1,953,365 Kr., udgør 5,778,960 Kr., som efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter og Skatter samt Henlæggelse til den lovmæssige Reservefond efterlader et Nettooverskud paa 4,600,752 Kr., hvoraf det er besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, der afholdes Mandag den 21. September, at udbetale 12 pCt. i Udbytte til Aktionærerne og overføre 2,760,752 Kr. i ny Regning.

Sovjetunionens Skibsindkøb i Udlandet

Den sovjetrussiske Institution »Maschinoimport« har ifølge en Meddelelse i »La Industrialisatsiu« i Frankrig bestilt to Fragtskibe paa hver 3400 Tons og med en Hastighed af 11,5 Sømil. Begge Skibene skal leveres i 1937.

Havnen Igarka

De første udenlandske Skibe, Trælastbaadene »Raywater«, »Climitonia«, »Chleperake« og »Comphorchipe« er i disse Dage ankommet til Igarka.

I den senere Tid er der blevet gjort et stort Arbejde for at forbedre Igarka Havn. Der er saaledes blevet bygget en 715 Meter lang Kaj med 10 Anlægssteder.

Havnearbejderne i Igarka skal have indgaet en Konkurrence med Havnearbejderne i Arkangelsk og forpligtet sig til at udføre Tillastningen med 250 Stds. daglig.

Der skal være oprettet en Sømandsklub med en særlig Afdeling for udenlandske Søfolk.

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 89 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

RUDKØBING

Erik Andersens Eff.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“
Rederiet C. Clausen, Haderslev
Rute fart Rudkøbing—Kiel—Hamburg

Telefoner: 169—173

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

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

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

Forsyningen med Bunkerkul i Sovjetunionens Havnen

I Kejsertidens Rusland indførtes aarligt fem Millioner Tons Stenkul. Denne Import er nu fuldstændig ophørt, og Sovjetunionen er allerede for en Del Aar siden gaaet over til at eksportere Kul.

De udenlandske Skibe, der dengang anløb russiske Havne, tog sjældent Bunker. I de senere Aar er der ogsaa heri sket et betydeligt Omslag, og Afsætningen af Bunkerkul er i stadig Tiltagende. Medens der saaledes i 1929 afsattes 67.000 Tons Bunkerkul, var Afsætningen i 1935 naaet op paa 250.000 Tons.

Udenlandske Skibe kan nu blive forsynet med Bunkerkul i Leningrad, Nikolajef, Odessa, Feodosia, Mariupol, Novorossisk og Poti. Alle disse Havne er forsynet med Kajplads ved Bunkerkulstationen og mekanisk Indretning til Lastningen. I Leningrad skal denne forøges med en Hastighed af 80—100 Tons i Timen.

Havneforhold og Prisen paa Bunkerkul skal i Unionens Sortehavshavne være betydeligt fordelagtigere end i tyrkiske Havne.

Det engelske Firma Harrison skal for kort Tid siden have tilsendt Kuleksport-Institutionen en Udtalelse fra Rederne af Skibene »Hindustan« og »Tempelbar«, hvori de siger, at »Sovjetkullet er godt og betydeligt renere end Waleskul«.

PERSONALIA

Fødselsdage

Tidligere mangeaarig Skibsinsektor i Holm & Wonsilds Rederi, Kaptajn A. J. V. Moyell, fylder den 12. September 85 Aar.

Kaptajn Moyell var i en Aarrække Næstformand, ligesom han efter Kaptajn S. P. Larsens Død i Oktober 1908 fungerede som Formand indtil 1909.

Den 1. September fylder tidligere mangeaarig Fører i Dampskibsselskabet »Torm« Kaptajn J. P. Dam 70 Aar.

Fører i D. S. B. Kaptajn S. E. K. Carstensen fylder den 7. September 50 Aar.

Den 8. September fylder Skibsreder, Kaptajn H. C. Carlsson 60 Aar.

Kaptajn Carlsson, der tidligere var Fører i Dampskibsselskabet »Vendila«, er nu Direktør for Provinspaketten.

Den 11. September fylder tidligere Skibsreder, Kaptajn A. M. L. Andersen 80 Aar. Kaptajn Andersen sejlede som Fører i mange Aar i C. K. Hansens Rederi, indtil han 1911 gik i Land og bosatte sig i Rødby, hvor han fik Skibsmæglerbestalling og senere blev Reder for D/S Rødby Havn. Senere drev han Skibsmæglervirksomhed i København.

Kaptajn P. C. Møller-Pedersen fylder den 17. September 80 Aar.

I mange Aar sejlede Kaptajn Møller-Pedersen som Fører i Hechschers Rederi og sidst for Firmaet Schack Stenberg & Co., indtil han for 15 Aar siden gik i Land.

Dispachør Kjeld Skovgaard-Petersen

Søn af Dispachør, cand. jur. Kay Skovgaard-Petersen, er under 25. f. M. gennem Handelsministeriet meddelt Beskikkelse som den første statsautoriserede Dispachør i Henhold til den nye Næringslov af 28. April 1931. Tidligere blev Dispachørerne udnævnt af Kongen.

Dødsfald.

Havnefoged J. Kronika, Roskilde, er afgaaet ved Døden, 79 Aar gammel. Foruden at varetage Bestillingen som Havnefoged var Kronika ogsaa Lods og Skibsmægler.

En af den fynske Skibsmæglerstands kendte Mænd. Skibsmægler Friis, Odense, er død, 80 Aar gammel. Friis havde drevet Vare- og Skibsmæglerforretning siden 1889. Han har beklædt en lang Række Tillidstillerv, bl. a. har han været Medlem af Soreten og Revisor i Mæglerkorporationen osv. og var en Mand, der var afholdt og kendt i vide Krese.

Udnævnelse

Lærer ved Københavns Navigationsskole L. A. Møller er udnævnt til Bestyrer af Marstal Navigationsskole fra 1. September.

Undervisningen ved Marstal Navigationsskole har midlertidig været ledet af Navigationslærer Ilytoft.

POSITIONSLISTE PR. 25. AUGUST 1936

A

s.s. Aalborg, ank. Gdynia 22.8.
s.s. Aaro, Thomsen, ank. London 22.8.
s.s. Ase, afg. København 19.8. til Peston.
m.t. Aase Mærsk, afg. Algiers 20.8. til Salonica.
s.s. Absalon, pass. Hirtshals 19.8.
m.s. Afrika, afg. Manilla 22.8. for Cuba.
s.s. Agnete, ank. Bordeaux 19.8.
s.s. Agnete Mærsk, pass. Lodingen 14.8. p. R. t. Hammerfest.
s.s. Alabama, ank. Tocopilla 20.8.
s.s. Alfa, ank. Kotka 18.8.
s.s. Alice, afg. London 21.8. til Helsingør.
s.s. Alexandra, ank. Esbjerg 19.8.
s.s. Algarve, pass. Helsingør 20.8.
m.s. Almena, afg. Halifax 18.8. til Parsboro.
m.s. Alsia, pass. Gibraltar 23.8. for London.
s.s. Alssund, Clemmen Nielsen, afg. Tarafia 4.8. til Gøteborg, pass. Cape Race 16.8.
s.s. Amalienborg, ank. Newport Mon 23.8.
m.s. Amerika, afg. Cristobal 14.8. for Los Angeles.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Rotterdam 21.8. til St. Kitts.
s.s. Anna, afg. Immingham 15.8., pass. Helsingør 18.8. p. t. til Køngsberg.
m.s. Anna Mærsk, ank. Cristobal 18.8. p. R. t. Cebu.
m.s. Annam, ank. Nakskov 18.8.
s.s. Anne, ank. London 21.8. p. R. t. Immingham & Aalborg.
m.s. Argentina, ank. Kbhvn. 26.8.
m.s. Arizona, afg. Kbhvn. 17.8. til Buenos Aires.
s.s. Arnold Mærsk, pass. Lodingen 17.8.

m.s. Asbjørn, Bjark, afg. Baltimore 23.8. til San Pedro.
m.s. Asia, afg. Cienfuegos 20.8. for Havanna.
s.s. Asko, Hansen, ank. Tyne Dock 19.8.
s.s. Aslaug, afg. Klaipeda 13.8. til Leningrad.
m.s. Asnæs, pass. Flossing 25.8.
m.s. Astoria, K. Jensen, afg. Baltimore 18.8.
s.s. Astrid, Madsen, ank. Brüssel 23.8.
m.s. Australien, afg. Kobe 23.8. for Shanghai.

B

s.s. Beira, afg. Suez 20.8. til Yokohama.
s.s. Bellona, ank. Kbhvn. 20.8.
m.t. Bente Mærsk, afg. Talcahuano 16.8.
s.s. Bergenshus, afg. Aalesund 25.8. til Trondheim.
s.s. Bertha, pass. Spurnhead 20.8. p. R. t. Coves.
s.s. Bes, pass. Dunnet Hd. 18.8.
s.s. Betty, afg. Helsingør 20.8. til Holland.
s.s. Betty Mærsk, afg. Quebec 18.8. til Norfolk.
s.s. Birgit, C. R. Vilsmark, pass. Lodingen 24.8.
s.s. Birgitte, ank. Danzig 18.8.
s.s. Birte, Pedersen, ank. Immingham 20.8.
s.s. Bodil, afg. Sfax 18.8. til Berwick.
s.s. Bogø, N. Nielsen, ank. Dunston 23.8.
m.s. Boringia, afg. Penang 20.8. for Colombo.
m.s. Bornholm, P. H.-Petersen, afg. Archangel 19.8.
s.s. Bothal, H. Hansen, afg. Tonnay Charente 22.8. til Rotterdam.
s.s. Brasilien, ank. Rosario 19.8.
m.s. Bretagne, M. Hansen, afg. Rosario 22.8.
s.s. Bretland, L. P. Hansen, ank. Kbhvn 24.8.
s.s. Britta, afg. Oporto 15.8. til Lisbon.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25. 8. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,00
NEWYORK.....	446,50	AMSTERDAM.....	302,90
BERLIN.....	179,15	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,40	PRAG.....	18,55
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,30

s.s. *Broholm*, ank. Palermo 25.8.
 s.s. *Brosund*, J. C. Bundesen, afg. Tallinn 16.8. til Port-land, Me., pass. Cape Race 22.8.
 s.s. *Brynhild*, ank. Danzig 20.8.

C

m.s. *California*, afg. New York 15.8. til Clyde.
 m.s. *Canada*, afg. San Francisco 13.8. for Los Angeles.
 m.s. *Canadian Reefer*, pass. Sombrero 12.8. p. R. t. Mar-seilles.
 s.s. *Carmen*, pass. Dungeness 13.8. p. R. t. Barcelona.
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christi 19.8. til Gøteborg.
 s.s. *Charkow*, afg. Kbhvn. 22.8.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Baltimore 26.7. p. R. t. New York.
 m.s. *Chile*, afg. Sundastrædet 20.8.
 m.s. *Chr. Holm*, 23.8. 35 N. 45 W. forv. ank. Le Havre 2.9.
 s.s. *Chr. J. Kaupmann*, ank. Cardiff 13.8. til Freetown.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, ank. Para 23.8.
 s.s. *Christiansborg*, pass. Lødingen 24.8.
 s.s. *Cimbria*, J. Lund, ank. Amsterdam 23.8.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Karlshamn 25.8.
 m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, ank. Antwerp 19.8.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Port Alfred 16.8.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, afg. Dokar 23.8.

D

s.s. *Dagmar* pass. Beachy Hd. 15.8. p. R. t. Lisbon.
 s.s. *Dagmar*, ank. London 25.8.
 s.s. *Dania*, N. P. Danholt, ank. Flensburg 21.8.
 m.s. *Danmark* afg. Portfleet 21.8.
 m.s. *Danmark*, afg. Haifa 22.8. for Rotterdam.
 s.s. *Delaware*, afg. Kbhvn. 25.8. til Gdynia.
 s.s. *Dorrit* ank. Rotterdam 20.8. til Rendsburg.
 s.s. *Douro*, afg. Hamburg 19.8.
 s.s. *Dronning Maud*, forv. ank. Kbhvn. 26.8.

E

s.s. *Ebba* pass. Ushant 18.8. til Savona.
 s.s. *Edith* afg. Gibraltar 18.8.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Antwerp 13.8.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Hammershus 18.8. til Klaipeda.
 s.s. *Egholm*, ank. Manchester 23.8.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, forv. afg. Fleetwood 26.8.
 s.s. *Elisabeth* pass. Skagen 19.8. til Havre.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Aalexandria 20.8. til Haifa.
 s.s. *Ellen* ank. Gravelines 20.8.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Kbhvn. 25.8.
 s.s. *Elsborg*, ank. Plymouth 18.8.
 s.s. *Else* ank. Riga 16.8.
 s.s. *Emanuel*, ank. Wisbech 21.8.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Ridham Dock 18.8.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Aruba 7.8. til Fawley.
 s.s. *Energi*, ank. København 23.8.
 s.s. *England*, C. Stengade, ank. Kbhvn. 23.8.
 s.s. *Enigheden*, pass. Kapervik 24.8., sydgaende.
 s.s. *Erik Boye* ank. Puerto Tarafa 11.8.
 s.s. *Erindring*, afg. Lemvig 21.8. til Leningrad.
 m.s. *Erria*, ank. Bangkok 18.8.
 s.s. *Ester* afg. Saffi 18.8.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter New-foundland.
 s.s. *Estland*, W. H.-Rasmussen, ank. Pärnu 21.8.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 19.8. til Konakri.
 m.s. *Europa*, ank. Stockholm 20.8.

F

m.s. *Falstria*, afg. Marseilles 21.8. for Hamborg.
 s.s. *Fano*, J. Korff, ank. Danzig 16.8.
 m.s. *Fano* pass. Kielerkanalen 18.8.
 m.s. *Fionia*, ank. Frederikstad 23.8.
 s.s. *Flora*, i Esbejrg.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Kbhvn. 23.8.
 s.s. *Fredensborg*, afg. Port Talbot 21.8.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Gdynia 21.8.
 s.s. *Freja* afg. Danzig 19.8.
 s.s. *Frigga*, ank. Eshjerg 19.8.
 s.s. *Frode*, ank. Danzig 16.8.
 s.s. *Fylla* pass. Hirtshals 20.8.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. Tyne 17.8. til New York.
 s.s. *Gerd* ank. Teneriffe 18.8.
 s.s. *Gerda* ank. Carthagena 16.8. p. R. t. Parcelona.
 s.s. *Gerda Toft* ank. Newport Mon. 27.8.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. New York 20.8. til Boston.
 s.s. *Gorm*, afg. New York 20.8. til Kbhvn.
 s.s. *Grete* pass. Gibraltar 21.8. p. R. t. London.
 s.s. *Grønland*, Chr. Sørensen, ank. Svendborg 14.8.
 s.s. *Gudrun* afg. Casablanca 16.8. til Bayonne & Rouen.
 s.s. *Gunhild* pass. Lizard 21.8. til Hamburg.
 s.s. *Gunver Mærsk* afg. Swansea 20.8. til Quebec.
 s.s. *Gyda* ank. London 17.8.

H

s.s. *H. H. Petersen*, afg. Frederikshavn 22.8. til Archangel.
 s.s. *Hafnia*, C. Ravn, pass. Holtenac 24.8. p. R. t. Ant-werpen.
 s.s. *Halfdan*, ank. Tallinn 22.8.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Archangel 18.8.
 s.s. *Hans*, From, afg. Hammershavn 26.8.
 s.s. *Hans Broge* afg. Helsingør 20.8. til Frederikshavn.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Corner Brook 9.8.
 s.s. *Harald*, afg. Aalborg 20.8.
 s.s. *Harriet* ank. Raumo 18.8.
 s.s. *Hebe*, ank. Kbhvn. 20.8.
 s.s. *Helene* afg. Leith 19.8. til Kotka.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Trinidad 5.8. til Buenos Aires.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Granton 19.8.
 m.s. *Herdis* pass. Dungeness 21.8. p. R. t. Levant.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. København 20.8. til Danzig.
 s.s. *Hilde* ank. København 20.8.
 s.s. *Hindsholm*, ank. Frederikshavn 15.8.
 s.s. *Hroar*, ank. Kbhvn. 17.8.
 s.s. *Hulda Mærsk* pass. Lodingen 17.8. til Archangel.

I

m.s. *India*, ank. London 19.8.
 m.s. *Indien*, A. Bronier, afg. Piræus 23.8.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Murmansk 23.8. til Port de Bauc.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Trangsund 16.8.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Danzig 19.8.
 s.s. *Inger* afg. Sfax 21.8.
 s.s. *Inger Toft* afg. Gdynia 25.8.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, afg. Amsterdam 24.8.
 s.s. *Island*, ank. Kbhvn. 14.8.
 s.s. *Ivar*, ank. Oslo 24.8.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, ank. Riga 22.8.
 s.s. *Jacob Mærsk* pass. Dungeness 21.8. til Casablanca.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Danzig 23.8.
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Rotterdam 15.8. til Corpus Christi.
 m.s. *Java*, pass. Ushant 23.8.
 s.s. *Jenny* afg. Caen 18.8. til Honfleur.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Fredericia 16.8.
 s.s. *Johanne* afg. London 19.8. til Helsingør.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Oran 17.8. til Antwerp.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 24.8.
 s.s. *Jonna* afg. Rio Janeiro 7.8. til Hamburg.
 s.s. *Jutta*, afg. Kemi 17.8. til Rouen.
 m.s. *Jutlandia*, ank. Rotterdam 22.8.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Immingham 23.8.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Leningrad 22.8. til Ghent.
 s.s. *Karen* afg. Raumo 13.8. til Poole.
 s.s. *Karen Toft* afg. Riga 25.8.
 s.s. *Karla* afg. Casablanca 18.8. til Port Lyautey.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Spezia 17.8.
 s.s. *Keiserinde Dagmar* ank. Vejle 16.8.
 s.s. *Kentucky*, afg. Norfolk Va. 23.8. til Jacksonvill.
 s.s. *Kirsten* afg. Aarhus 16.8. til Walkom.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Newport News 19.8. til Havana.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigwardt, ank. Rochefort 18.8.
 s.s. *Knud*, ank. Kbhvn. 23.8.
 s.s. *Knut* ank. Grangemouth 16.8.
 s.s. *Kong Haakon*, forv. ank. Kbhvn. 26.8.

L

m.s. *Lalandia*, pass. Guadafui 22.8.
 s.s. *Lars Kruse*, ank. London 19.8.
 s.s. *Laura*, pass. Beachy Hd. 5.8. p. R. t. Rio Janeiro.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Mesane 16.8.
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 21.8. p. R. t. Struer.
 s.s. *Liza Mærsk*, afg. Raumo 17.8.
 s.s. *Ljfland*, L. Hartmann, afg. Ardrossan 20.8.
 s.s. *Lilian*, ank. Trangsund 17.8.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Odense 23.8.
 s.s. *Lily*, pass. Helsingør 13.8. p. R. t. Koivisto.
 s.s. *London*, H. I. Hansen, ank. London 24.8.
 m.s. *Louisiana*, ank. Buenos Aires 14.8.

m.s. *Lundby*, Lund, forv ank. Vancouver 26.8.
s.s. *Lynæs*, pass. Brunsbultel 24.8.

M

s.s. *Magnus*, ank. Havre 24.8.
s.s. *Maine*, afg. Antwerpen 25.8 til Kbhvn.
s.s. *Maja*, ank. Rochester 19.8.
m.s. *Malaya*, ank. Kbhvn. 8.8.
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Nice 15.8.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Acton Grange 24.8.
s.s. *Margrethe*, ank. Kbhvn. 24.8.
s.s. *Margrete*, ank. Boston (Line) 20.8.
s.s. *Marianne*, ank. Klaipeda 17.8.
s.s. *Marie*, ank. Malmö 19.8.
s.s. *Marie Toft*, afg. Archangel 23.8.
m.t. *Marie Mærsk*, ank. Cabo Blanco 17.8.
m.s. *Marocco*, afg. Tunis 24.8. til Marseille.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Aalborg 21.8.
s.s. *Martin Goldschmidt*, afg. Tyne 18.8. til København.
s.s. *Marx*, afg. Methil 19.8. til Kiel.
s.s. *Maryland*, afg. Kbhvn. 26.8. til Aalborg.
s.s. *Mathilde Mærsk*, St. John's N. F. til Ridham Dock.
m.s. *Meonia*, ank. Kbhvn 23.8.
s.s. *Mirsk*, ank. Danzig 24.8.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, afg. Kbhvn. 23.8. til Danzig.
s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Lødingen 23.8., sydgaaende.
s.s. *Najaden*, ank. København 17.8.
s.s. *Nancy*, afg. Savona 18.8. til Leghorn.
s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Danzig 14.8.
s.s. *Nelly*, ank. Königsberg 18.8.
s.s. *Nerma*, afg. Raumo 17.8.
s.s. *Nevada*, afg. Newcastle 18.8. til River Plate.
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. San Lorenzo 18.8.
s.s. *Nidaros*, i Kbhvn.
s.s. *Niel Mærsk*, ank. Yokohama 19.8.
m.s. *Nordbo*, pass. Dunnet Hd. 10.8.
s.s. *Nordborg*, ank. Kbhvn. 23.8.
s.s. *Norden* ank. Three Rivers 9.8.
m.s. *Nordfarer*, afg. Dakar 11.8. til Lourenco Marques.
m.s. *Nordhavet*, afg. New York 20.8. til Casablanca.
m.s. *Nordhval*, ank. Nakskov 29.7.
m.s. *Nordkap*, afg. Santos 15.8. til Montreal.
s.s. *Nordlys*, afg. Bremen 14.8. til New York.
m.s. *Nordpol*, ank. Yokohama 20.8.
s.s. *Nordsoen*, ank. Marseilles 19.8.
m.s. *Normandiet*, K. H.-Petersen, afg. St. Thomas 19.8.

O

s.s. *Odin*, ank. Goteborg 25.8.
s.s. *Olaf*, ank. Liverpool 25.8.
s.s. *Olga*, afg. København 19.8. til Leningrad.
s.s. *Olga S.*, pass. Hanstholm 19.8. p. R. t. London.
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Preston 19.8. til Bremen.
m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, ank. Lissabon 23.8.
m.s. *Oregon*, afg. Santos 24.8. til Madeira.
s.s. *Oslo*, H. Petersen, ank. Hull 16.8.
s.s. *Otto Petersen*, pass. Ushant 14.8. p. R. t. W. Africa.

P

m.s. *Panama*, afg. Cebu 18.8. for Maccassar.
s.s. *Paris*, C. O. Larsen, ank. Tynen 16.8.
s.s. *Paula*, afg. New York 15.8. til Buenaventura.
m.s. *Peru*, afg. Dakar 21.8. for Cape Town.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 1-3.8. til New York.
s.s. *Polly*, pass. Helsingør 18.8. p. R. t. Finland.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Aarhus 26.8.
s.s. *Primula*, ank. Leith 19.8.
s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, ank. Drammen 24.8.

R

s.s. *Randi*, ank. Brussel 19.8.
s.s. *Reval*, afg. Hobro 21.8.
s.s. *Riga*, ank. Masnedssund 24.8.
s.s. *Rigmor*, pass. Hammershus 20.8.
s.s. *Rita*, ank. Kbhvn. 23.8.
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Gefle 17.8.
s.s. *Robert*, pass. Dungeness 20.8.
s.s. *Rosenborg*, afg. Saffi 22.8.
s.s. *Rota*, afg. Odense 20.8.

S

s.s. *Saga*, ank. Kbhvn 23.8.
m.s. *Sally Mærsk*, ank. Helsingør 16.8. for Reparation.
s.s. *Samsoe*, Pedersen, ank. Danzig 21.8.
s.s. *Scandia*, H. Lorenzen, afg. Danzig 22.8. til Caen.
s.s. *Scandia*, afg. Nyborg 21.8. til Aruba.
s.s. *Scotia*, E. A. Nielsen, ank. Gdynia 24.8.
s.s. *Seine*, i Kbhvn.
s.s. *Sejrø*, Brockmann, ank. Leningrad 24.8.
m.s. *Selandia*, ank. Mazatlan 16.8.
s.s. *Siam*, afg. Macoris 22.8. for Ciudad Trujillo.
s.s. *Signe*, afg. Helsingborg 20.8. til Riga.
s.s. *Sigrid*, ank. Grangemouth 16.8.
s.s. *Sigrun*, ank. London 25.8.
s.s. *Silkeborg*, afg. Dover 20.8.
s.s. *Stjerneborg*, pass. Balbao 24.8.
s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Grangemouth 20.8.
s.s. *Skagerak*, ank. Skellefteå 16.8. p. R. t. Antwerp.
s.s. *Skjold*, afg. Havre 24.8. til La Rochelle.
s.s. *Skodsborg*, ank. London 24.8.
s.s. *Sleipner*, afg. Kbhvn. 25.8. til Gdynia.
s.s. *Slesvig*, solgt.
s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. Finisterre 24.8.
s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Panama 9.8. til Guaymas.
s.s. *Sophie*, afg. Stockholm 11.8. til Torneå.
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Philadelphia 16.8.
s.s. *Stella*, ank. Tocopilla 20.8.
m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Riga 23.8., laster for Baltimore.
m.s. *Stjerneborg*, pass. Balbao 24.8.
s.s. *Stockholm*, P. Hinsch, ank. Leningrad 21.8.
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Gdynia 18.8.
s.s. *Svava*, ank. Aarhus 25.8.
s.s. *Svanhild*, afg. Hampton Rds. 19.8. til Galveston.
s.s. *Svanholm*, afg. Kbhvn 25.8. til Manchester.
s.s. *Svend Pii*, pass. Ushant 14.8. p. R. t. Dakar.
s.s. *Søborg*, ank. Hull 22.8.

T

s.s. *Taarholm*, ank. Gdynia 24.8.
m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, ank. Buenos Aires 18.8.
m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, ank. Three Rivers 17.8.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Helsingør 25.8.
s.s. *Tekla*, afg. København 19.8. til Danzig.
s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Memel 25.8.
s.s. *Tennessee*, afg. Madeira 23.8. til Kbhvn.
s.s. *Thyra*, ank. Kotka 17.8.
s.s. *Thyra*, afg. Kbhvn. 26.8. til Odense.
s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
s.s. *Tomsk*, ank. Kbhvn. 24.8.
m.s. *Tongking*, pass. Munikos 23.8.
s.s. *Tove*, ank. Flushing 20.8. p. R. t. Antwerp.
s.s. *Tovelil*, F. Bang, pass. Ymuiden 24.8.
s.s. *Trio*, Svane, afg. Danzig 26.8.
s.s. *Trondhjem*, ank. Kbhvn. 23.8.
s.s. *Tula*, ank. Antwerpen 23.8.
m.s. *Tunis*, ank. Casablanca 24.8.
m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Buenos Aires 22.8. til Nechohea, laster for New York.
s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, ank. Swansea 23.8.
s.s. *Ulla*, pass. Ushant 15.8. p. R. t. Rio Janeiro.
s.s. *Ulrik Holm*, ank. Hull 14.8.
s.s. *Uranienborg*, pass. Kbhvn. 25.8.

V

s.s. *Valborg*, afg. Ørnskjoldsvik 17.8. til Bridgewater.
s.s. *Vendia*, P. Lund, afg. Danzig 19.8. til Fecamp.
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Trondheim 18.8.
s.s. *Viborg*, ank. Sharpness 15.8.
s.s. *Victoria*, H. Kiilsgaard, afg. Danzig 22.8. til Rotterdam.
s.s. *Vidar*, pass. Spurn Hd. 21.8. p. R. t. Esbjerg.
s.s. *Virginia*, pass. Ushant 10.8. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. *Vistula*, afg. Kbhvn. 26.8. til Harwich.

W

s.s. *Wilh. Colding*, ank. Hull 15.8.
s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, afg. Danzig 23.8. til Bordeaux.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Kbhvn. 23.8.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 » »



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon : 9246

Telegramadr. :
MONTANAKUL

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE
SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

KAAS & SØRENSEN

Skibsklarering

INDEHAVER

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.: "Holmøld"
Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere :

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

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, Bentley's.

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, Seedienst-
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Bøe Code.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. A/S

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

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 26. August 1936.

Nr. 34.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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 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.

2334. Sverige E.-Kyst. Kalmar. Stensö Fiskerleje. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2337 og 33/2560. Stockholm 1936.)

I. Et Sæt Ledefyr, der viser grønt, fast Lys, er opført, som følger:

a. Bagfyr, *Långviken Fyr*, i *Långviken N.* for *Stensö Fiskerihavn* paa $56^{\circ} 39'_{,17}$ N. $16^{\circ} 20'_{,25}$ E. Flammens Højde: 11 m. Fyrlanternen er anbragt i Midten af en hvid Trekant med sort Rand paa en Fyrpæl.

b. Forfyr, *Stensö, östra*, ved *Fiskerihavnens N.-lige Strand* paa $56^{\circ} 39'_{,12}$ N. $16^{\circ} 20'_{,21}$ E. Flammens Højde: 7 m. Fyrlanternen er anbragt i Midten af en hvid Trekant med sort Rand paa en Fyrpæl.

Fyrene, hvis Afstand fra hinanden er 127 m, er overet i Pejling c. 18° .

II. E. for *Stensö Kanals E.-lige Munding* er opført et Sæt Ledefyr, som følger:

a. Bagfyr, *Ången, norra*, paa $56^{\circ} 39'_{,07}$ N. $16^{\circ} 20'_{,10}$ E. Grønt, fast Fyr. Flammens Højde: $9_{,5}$ m. Fyrlanternen er anbragt midt i en rund, hvid Skive med sort Rand paa en Fyrpæl.

b. Forfyr, *Ången, södra*, paa $56^{\circ} 39'_{,03}$ N. $16^{\circ} 20'_{,10}$ E. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Fyrlanternen er anbragt midt i en rund, hvid Skive med sort Rand paa en Fyrpæl.

Fyrene, hvis Afstand fra hinanden er 30 m, er overet i Pejling c. 354° .

III. De i (I) og (II) nævnte Fyr holdes tændt samtidig med Gadebelysningen i *Kalmar*.

IV. Fyrpælene til Fyrene *Stensö, södra* paa c. $56^{\circ} 39'_{,2}$ N. $16^{\circ} 20'_{,2}$ E. og *Stensö* er blevet forsynet med Topbetegnelser, hvide Diamanter med sort Rand.

V. Det tidligere *Stensö, östra Fyr* paa c. $56^{\circ} 39'_{,2}$ N. $16^{\circ} 20'_{,2}$ E. er nedlagt.

2335. Sverige. Gotland W.-Kyst. Stenkyrkehuk Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 34/2566. Stockholm 1936.)

Stenkyrkehuk Fyr paa c. $57^{\circ} 49'_{,2}$ N. $18^{\circ} 28'_{,2}$ E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s , Blink 1^s , Mørke $8_{,4}^s$, Blink 1^s , Mørke $19_{,6}^s$. Synsvidde: 18 Sm. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 16/1005 1936. Kort Nr. 268.)

2336. Sverige. Bottniska Bugt. Ångermanälven. Utansjö. Undervandsrørledning. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 34/2565. Stockholm 1936.)

Fra *Utansjö* Cellulosefabrik S.-lige Dampskibsbro udgaar i ENE.-lig Retning en 320 m lang Undervandsrørledning. Ledningens Diameter er 0,15 m. 62° 46',₁₇ N. 17° 56',₀₇ E.

Søfarende bør iagttage Forsigtighed ved Ankring og Navigering paa ovennævnte Sted.

2337. Sverige. Bottniska Bugt. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 34/2564. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Blackkallen c. 64° 20' N. 21° 31' E. *Malören* c. 65° 32' N. 23° 34' E.

(E. f. S. Nr. 2/96 og 5/273 1936.)

2338. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Neva Munding. Ved Øen Volny. Losseplads.

(N. f. S. Nr. 32/3455. Berlin 1936.)

Lossepladsen begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a. 59° 57' 52" N. 30° 13' 00" E. c. 59° 57' 44" N. 30° 13' 22" E.

b. 59° 57' 44" N. 30° 13' 00" E.

(Kort Nr. 277.)

2339. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Korabelni Farvandet. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 32/3454. Berlin 1936.)

Tønderne er ombyttet med Lystønder, som følger:

a. Hvid Lystønde 1 paa c. 59° 55' N. 30° 15' E. Hvidt Et-Blink hver 5^s.b. Rød Lystønde 2. Rødt Et-Blink hver 3^s.c. Rød Lystønde 6. Rødt Et-Blink hver 3^s.d. Rød Lystønde 10. Rødt Et-Blink hver 3^s.e. Hvid Lystønde 11. Hvidt Et-Blink hver 3^s.f. Hvid Lystønde 13. Hvidt Et-Blink hver 3^s.

Fyrets Farve angiver Tødens Farve.

Numrene regnes fra *Store Neva* mod Søen.

(Kort Nr. 277.)

2340. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Losseplads afmærket.

(N. f. S. Nr. 32/3456. Berlin 1936.)

I *Luga Bugt* er indrettet en Losseplads, der paa hver af nedennævnte Pladser er afmærket med en Spirtønde med blaat Flag:

a. 59° 43' 10" N. 28° 24' 18" E. c. 59° 42' 06" N. 28° 23' 24" E.

b. 59° 43' 10" N. 28° 25' 24" E. d. 59° 42' 06" N. 28° 24' 30" E.

(Kort Nr. 277.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2341. Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre Flint. Midlertidig Baake fjernet.**

(U. f. s. Nr. 34/2576. Stockholm 1936.)

Den paa *Søndre Flint* til Opmaalingsbrug midlertidig opførte mindre Baake paa 55° 36' (03") N. 12° 49' (33") E. er atter fjernet.

(E. f. S. Nr. 30/2066 1936.)

2342. Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet SW. Undervandshindring findes ikke.

(U. f. s. Nr. 34/2575. Stockholm 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/891 1936 meddeles, at den deri omtalte Undervandshindring med c. 6,7 m Vand tværs af den sorte Stage med 3 Balloner paa c. 55° 34',₅ N. 12° 47',₆ E. eller noget W.-ligere forgæves er eftersøgt. Dybden de paa-gældende Steder er ikke under 7,3 m ved Middelvandstand.

(E. f. S. Nr. 13/891 1936. Kort Nr. 285, 249 og 210.)

2343. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 21. August d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,7 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 4,0 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 52' N. 12° 13¹/₄' E.

(E. f. S. Nr. 30/2068 1936.)

2344. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Næstved. Susaa. Midlertidig Bro.

I Forbindelse med Udførelsen af Jordarbejdet ved Fremstillingen af det nye Sejlløb til *Næstved* er det nødvendigt at opføre en midlertidig Bro over det gamle Sejlløb — *Susaa* — til *Næstved*.

Denne Bro er nu under Opførelse og er beliggende c. 200 m SW. for „*Susaagaard*“ i *Grimstrup* — d. v. s. c. 1200 m fra *Næstved* gl. Havn.

Broen er en Pælebro, der er forsynet med en enkelt Klap, hvorigennem den frie Aabning vinkelret paa Sejlretningen paa dette Sted er c. 8,65 m, maalt vinkelret paa Broens Længderetning er Aabningen c. 10,0 m.

Indtil videre vil Broen altid være i aaben Stilling udenfor den almindelige Arbejdstid. I Arbejdstiden er der konstant Vagt ved Broen til Betjening af den for Skibes Gennemfart.

For denne Bro passage gælder følgende Signaler:

Fra Skibe, som ønsker at passere, gives som Signal en lang og en kort Tone.

Fra Broen: Paa Broen er anbragt en Semafor med to Vinger.

Begge Vinger hejst under en Vinkel paa c. 45° betyder, at Broen ikke betjenes.

Højre Vinge nedad (set fra Skibet) betyder, at der er fri Passage.

Venstre Vinge nedad (set fra Skibet) betyder, at Skibet skal stoppe.

Næstved Havn: c. 55° 13',₆ N. 11° 45',₇ E.

(Havnelods, Side 156.)

2345. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i Havn og gravede Render.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/2157 1936 meddeles, at den normale Dybde i Havnen og den gravede Rende fra Havnemundingen og ud efter Grunden *Holmen* er 4,4 m og i den gravede Rende E. for *Holmen* 4,7 m.

For Tiden er Dybden i den gravede Rende fra Havnen og ud efter *Holmen* 4,0 m og E. for *Holmen* 4,4 m.

Bogense Havn: c. 55° 34',₂ N. 10° 04',₀ E.

(E. f. S. Nr. 31/2157 1936. Kort Nr. 304, 318 og 241. Havnelods, Side 45.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2346. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.

Den 14., 16., 17., 18. og 21. September d. A. afholdes daglig Skarpskydning med Kanoner ved *Jægerspris* i Tiden fra Kl. 1030 til Kl. 1430.

Den 18. September vil der desuden blive skudt i Tiden fra Kl. 1800 til Kl. 2200.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidligt Signalfag 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 18. 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 tilkendegives ved Signalfag 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.)

2347. Sverige. Kattogat. Falkenberg. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 34/2577. Stockholm 1936.)

Lystønden *Falkenbergs lysboj* paa c. 56° 53',₂ N. 12° 28',₆ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 29/1982 1936.)

2348. Danmark. Limfjorden. Aalborg Havn. Spritkajen W. Stage inddraget.

Den grønne Stage uden Topbetegnelse, som afmærkede en Undervandshindring med 0,₈ m Vand lige W. for Spritkajen paa 57° 03' (25") N. 9° 54' (49") W., er inddraget.

(E. f. S. Nr. 46/2679 1935. Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 486. Havnelods, Side 25. Søm.-Fort. Side 66, Nr. 11 A.)

2349. Norge. Skagerrak. Kristiansandsfjorden. Okse Fyr. Fyrtaarn ommalet.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1936.)

Okse Fyrtaarn paa c. 58° 04' N. 8° 03' E. er nu hvidt med 2 røde Ringe.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2350. Rusland. Hvide Hav. Mezen Bugt Indløb. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1614. London 1936.)

En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa c. 66° 37' N. 42° 16' E., 5,₈ Sm 354° fra *Cape Voronov Fyr*.

2351. Rusland. Hvide Hav. Banka Kedovka. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1614. London 1936.)

Den røde Spidstønde paa c. 66° 27' N. 41° 45' E. er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s.

2352. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Baaker opført.

(N. t. M. Nr. 1596. London 1936.)

Nedennævnte nye Baaker er opført, som følger:

- a. En tresidet Pyramidebaake paa *Cape Listvenni* 11,₈ Sm 328° fra *Pur Island Fyr*.
 - b. En firesidet Pyramidebaake med kvadratisk Topbetegnelse paa *Cape Gluboki* 6,₈ Sm 356° fra *Pur Island Fyr*.
 - c. En tresidet Pyramidebaake paa *Cape Vei* 9,₉ Sm 42° fra *Pur Island Fyr*.
 - d. En tresidet, sort Pyramidebaake med rektangulær Topbetegnelse paa E.-Spidsen af *Lesnaya Osinka* 7,₂ Sm 224° fra *Pur Island Fyr*.
 - e. En tresidet, sort Pyramidebaake med Stang paa SE.-Spidsen af *Tonkaya Osinka* c. 8,₅ Sm 208° fra *Pur Island Fyr*.
- Pur Island Fyr*: c. 64° 14' N. 37° 21' E.

2353. Norge. Flatflesa Fyr. Oplysning om Fyr.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1936.)

Fyrlanteren til *Flatflesa Fyr* paa c. 62° 50',₃ N. 6° 41',₇ E. er blevet anbragt paa en Underbygning. Flammens Højde: 25,₃ m. Synsvidde: 15 Sm for hvidt, 13 Sm for rødt og 11 Sm for grønt Lys. Den tidligere Grænse, Pejling 303°, for grønt, fast Lys er forandret til Pejling 299°.

2354. Tyskland. Helgoland. Taagesignal forandret.

(N. f. S. Nr. 32/3473. Berlin 1936.)

Taagesignalet med Sirene er erstattet med Taagesignaler med to samvirkende Membransendere, som følger:

a. Membransenderen *Nord* paa c. $54^{\circ} 11',4$ N. $7^{\circ} 52',3$ E., paa NW.-Enden af Øen. Tonehøjde: 200 c/s. Signalet er Bogstavet N 2 Gange hver 1^m , Tone 3^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 3^s , Tone 3^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 47^s .

b. Membransenderen *Süd* paa c. $54^{\circ} 10',4$ N. $7^{\circ} 53',9$ E., paa den tidligere Marinehavns E.-lige Molehoved. Tonehøjde: 500 c/s. Signalet er Bogstavet S 2 Gange hver 1^m , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 3^s , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 1^s , Tone 1^s , Pause 47^s .

Signalerne afgives skiftevis.

(Kort Nr. 264.)

2355. Tyskland. Elben. Fyrskibe genudlagt.

(N. f. S. Nr. 32/3467. Berlin 1936.)

Nedennævnte Fyrskibe er atter udlagt paa Station:

Elbe 2 Bürgermeister Bartels paa c. $54^{\circ} 00'$ N. $8^{\circ} 25'$ E.

Elbe 3 Senator Brockes paa c. $53^{\circ} 58'$ N. $8^{\circ} 30'$ E.

(E. f. S. Nr. 20/1407 1936.)

2356. (T). Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 4 midlertidig ombyttet.

(N. f. S. Nr. 32/3467. Berlin 1936.)

Fyrskibet *Elbe 4 Bürgermeister Kirchenpauer* paa c. $53^{\circ} 56'$ N. $8^{\circ} 40'$ E. er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet *Bürgermeister Abendroth*. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede.

2357. England. The Downs. Opmaalingsbaaker inddraget.

(N. t. M. Nr. 1613. London 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1760 1936 meddeles, at de deri omtalte Opmaalingsbaaker er inddraget. c. $51^{\circ} 12'$ N. $1^{\circ} 30'$ E.

(E. f. S. Nr. 26/1760 1936.)

2358. England. Smith's Knoll Fyrskib forandret.

(N. t. M. Nr. 36. Trinity House. London 1936.)

Fyrskibet *Smith's Knoll* paa c. $52^{\circ} 43'$ N. $2^{\circ} 17'$ E. er forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s , Blink $1,1^s$, Mørke $2,2^s$, Blink $1,1^s$, Mørke $2,2^s$, Blink $1,1^s$, Mørke $12,3^s$. Paa Stationen ligger for Tiden et Reservefyrskib med Pælemast med Fyrlanternen halvt oppe. Nærmere Meddelelse om Udlægningen af Hovedfyrskibet fremkommer ikke.

(E. f. S. Nr. 25/1703 1936. Kort Nr. 264.)

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

2359. Frankrig. Cotentin Channel. Grunde.

(N. t. M. Nr. 1578. London 1936.)

Følgende Dybder er fundet paa nedennævnte Steder:

a. $6,4$ m — $4,05$ Sm 222° fra *Le Senequet* Fyr.

b. $5,9$ m — $3,35$ Sm 285° — — —

c. $6,9$ m — $1,75$ Sm 270° — — —

d. $4,6$ m — $1,25$ Sm 279° — — —

e. $3,2$ m — $0,85$ Sm 276° — — —

Le Senequet Fyr: c. $49^{\circ} 06'$ N. $1^{\circ} 40'$ W.

2360. Irland S.-Kyst. Waterford Harbour. Tønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1583. London 1936.)

Den sorte Stumptønde paa c. 52° 12' N. 6° 57' W., ved W.-Siden af Barren, er permanent inddraget.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2361. Færøerne. Østerø. Fuglefjord. Havnegrænse afmærket.**

(Meddelelse fra Færs Amt.)

Til Markering af Havnegrænsen for *Fuglefjord* Havn er paa E.-Siden af Fjorden ved *Ennid* rejst to Varder støbt af Beton. Afstanden mellem Varderne er c. 80 m. Paa hver af Varderne, der er hvidmalede med rød Top, er anbragt en rød Lanterne.

Brændetid: 1. August—15. Maj.

c. 62° 14' N. 6° 47' W.

(Kort Nr. 224, 208 og 209. Færøske Lods, Side 71. Tillæg 2, Side 8. Fyr-Fort. Nr. 763 A.)

2362. Frankrig. Pointe de Grave. Port-Bloc. Nye Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 34/2168. Paris 1936.)

Nedennævnte nye Fyr er tændt:

1. *Port-Bloc. Estacade Sud* (paa Yderenden). Hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Synsvidde: 8 Sm. Søjle.

2. *Port-Bloc. Estacade Nord* (paa Yderenden). Grønt Fyr med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s, Lys 4,5^s, Mørke 1^s, Lys 1,5^s, Mørke 1^s.

2363. Portugal W.-Kyst. Cabanas Fyr. Synsvidde forandret.

(N. f. S. Nr. 34/3749. Berlin 1936.)

Cabanas Fyr paa c. 39° 21',₁ N. 9° 22',₆ W. har nu en Synsvidde af 8 Sm.'

2364. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Fyrskib. Radiofyr og Lufttaagesignal synkroniseres.

(N. t. M. Nr. 32/2215. Washington 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil Radiofyret og Lufttaagesignalet om Bord i *Barnegat* Fyrskib paa c. 39° 46' N. 73° 56' W. blive synkroniseret for at kunne anvendes til Afstandsbestemmelse. Taagesignalet bliver det samme som nu med Undtagelse af, at en Gruppe paa et kort og et langt Stød, henholdsvis 1^s og 5^s, hver 3^m træder i Stedet for to af de almindelige Stød.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**2365. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Chandeleur Sound. Barrel Key. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 32/2221. Washington 1936.)

Barrel Shoal Buoy paa c. 29° 54' N. 89° 08' W., c. 1¼ Sm E. for *Mitchell Key* Fyr, er permanent inddraget.

2366. (T). Honduras Bugt. Ox Tongue Shoal. Fyr ødelagt. Lystønde midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 1559. London 1936.)

E. f. S. Nr. 2/124 1936 annulleres og erstattes med:

Det hvide Blinkfyr paa c. 15° 54' N. 88° 41' W. er ødelagt og en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er midlertidig udlagt tæt ved Fyrets ovennævnte Plads.

2367. (T). Honduras Bugt. Heredia Shoal. Fyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 1559. London 1936.)

Det røde Blinkfyr paa c. 15° 51' N. 88° 40' W. er for Tiden slukket.

2368. **Argentina. Rio de la Plata. Playa Honda. Fyr tændt. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1601. London 1936.)
1. Paa Baaken tæt N. for Vraget paa $34^{\circ} 30' 42''$ S. $58^{\circ} 12' 54''$ W. er tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s . Synsvidde: 5 Sm.
2. Lystønden c. $0,25$ Sm 190° fra (1) er permanent inddraget.
3. En lille, grøn Tønde er udlagt $0,2$ Sm 201° fra (1).
2369. **Chilo. Quintero Bugt. Los Corrales (Prat Rock). Oplysning om Dybde. Sømærke inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1633. London 1936.)
1. Et Skær med under $1,8$ m Vand ligger paa c. $32^{\circ} 46'$ S. $71^{\circ} 34'$ W., c. 1 Sm 126° fra Baaken paa *Liles Point*, hvor der i Kortet er angivet en Dybde af $6,9$ m.
2. Den røde Spidstønde, der afmærker *Cochrane Rock*, tæt SE. for (1) er permanent inddraget.
2370. **Chilo. Punta Ballenita Fyr. Synsvidde forandret.**
(N. f. S. Nr. 34/3770. Berlin 1936.)
Punta Ballenita Fyr paa c. $25^{\circ} 45'$ S. $70^{\circ} 43'$ W. har nu en Synsvidde af 19 Sm. Lysevnen er $22,5$ Sm.
2371. **Panama S.-Kyst. Bolaño Island S. Grund findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 1611. London 1936.)
 $4,8$ m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c. $8^{\circ} 02'$ N. $82^{\circ} 16'$ W., $2,9$ Sm 188° fra S.-Spidsen af *Bolaño Island*, eksisterer ikke.
2372. **(P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Clemente Island. Wilson Cove. Fyr tændes.**
(N. t. M. Nr. 32/2226. Washington 1936.)
Omkring den 1. September d. A. tændes paa E.-Siden af *Wilson Cove* paa $33^{\circ} 00' 14''$, 5 N. $118^{\circ} 33' 08''$ W. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: 38 m. Hvid Pyramidebaake. Fyret bliver formærket mellem Pejlingerne 317° og 155° .
2373. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Los Angeles Harbor. Taagsignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 32/2227. Washington 1936.)
Taagsignalet ved *San Pedro Indløb* Fyr Nr. 2 er forandret til Et-Slag hver 10^s . c. $33^{\circ} 43'$ N. $118^{\circ} 16'$ W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2374. **(T). Baleariske Øer. Miner udlagt. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 1593. London 1936.)
Der er Mulighed for, at Miner kan være bleven udlagt i Bugterne og Indløbene til de *Baleariske Øer*, hvorfor Søfarendes Opmærksomhed henledes herpaa.
2375. **Sardinien. Isolotto La Vacca. Fyr atter normalt.**
(A. a. N. Nr. 258/701. Genua 1936.)
Isolotto La Vacca Fyr paa c. $38^{\circ} 56'$ N. $8^{\circ} 27'$ E. er atter i Orden og lyser med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 12/834 1936.)
2376. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Vada Fyr. Synsvidde.**
(A. a. N. Nr. 252/672. Genua 1936.)
Vada Fyr paa c. $43^{\circ} 21'$ N. $10^{\circ} 27'$ E. har en Synsvidde af 13 Sm. Lysevnen er $15,5$ Sm.
(E. f. S. Nr. 29/2017 1936.)

- 2377. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Pianosa Fyr. Lysevne.**
(A. a. N. Nr. 252/673. Genua 1936.)
Isola Pianosa Fyr paa c. 42° 35' N. 10° 06' E. har en Lysevne af 27 Sm.
- 2378. Italien W.-Kyst. Pozzuoli Bugt. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1622. London 1936.)
En Grund med 2,3 m Vand ligger paa c. 40° 49' N. 14° 05' E., 0,025 Sm 200° fra *Fumosa Reef* Baake.
- 2379. Italien E.-Kyst. Otranto. Craul Point. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1579. London 1936.)
Det hvide og røde Gruppe-Blinkfyr paa *Craul Point* paa c. 40° 09' N. 18° 30' E. er nedlagt og erstattet med 2 Fyr, som følger:
a. Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Jerntremmeværkskonstruktion.
b. Et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s. Synsvidde: 7 Sm. Jerntremmeværkskonstruktion.
- 2380. Ægypten. Alexandria. Agami Island. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 7. Alexandria 1936.)
Paa W.-Enden af *Agami Island* er paa 31° 08' 54" N. 29° 47' 10" E. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 8 Sm. Et sort og hvidt, vandret stribet Taarn. Fyret viser rødt Lys mellem Pejlingerne 207½° til 249°, mellem den yderste, røde Lystønde ved Indløbet til *Great Pass Channel* og *Pivot Buoy*.
- 2381. Tunis. Zarzis. Ras Zira. Vrag.**
(A. a. N. Nr. 34/2170. Paris 1936.)
Vraget af et Sejlskib ligger sunket paa c. 33° 26',2 N. 11° 22',7 E. Vraget er farigt for Sejladsen.

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

- 2382. Røde Hav E.-Kyst. Mokha (Mocha). Fyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1588. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa *South Fort* paa c. 13° 19' N. 43° 14' E. er nedlagt.
- 2383. Persiske Bugt. Indløbet til Shatt-al-Arab. Fyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1616. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr *No. 6 Hor al Rooka Channel* paa c. 29° 54' N. 48° 40' E. er permanent nedlagt.
- 2384. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Kasba. Ledefyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1617. London 1936.)
Kasba Bagfyr paa c. 30° 00' N. 48° 27' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 8^s. Flammens Højde: 16,5 m.
- 2385. Malacca Stræde. South Klang Stræde. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1627. London 1936.)
Følgende nye Fyr er tændt:
a. Paa *First Point* Baake paa c. 2° 55' N. 101° 17' E. et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 4,6 m. Synsvidde: 5 Sm. En hvidmalet Betonbaake med cirkelformet Skive.
b. Paa *Second Point* Baake c. 4 Sm 38° fra (a) et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 4,8 m. Synsvidde: 5 Sm. En Baake med Diamant.
Begge Fyrene er ubevogtede.
(E. f. S. Nr. 19/1365 1936.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2386. **Formosa N.-Kyst. Kiirun Ko. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1609. London 1936.)
En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, er udlagt paa c. 25° 10' N. 121° 45' E., 0,355 Sm 251° fra Fyret paa SW.-Enden af *Toban Sho*.
2387. **Formosa N.-Kyst. Kiirun Ko. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1600. London 1936.)
E. f. S. Nr. 28/1940 1936 annulleres og erstattes med:
1. Paa c. 25° 10' N. 121° 45' E., 0,07 Sm 11° fra Fyret paa SW.-Hjørnet af *Toban Sho*, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 11 Sm. Hvid, ottokantet Betonkonstruktion med sorte Striber. Fyret er ubevogtet.
2. *Toban Sho* S.-lige Fyr er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.
2388. **Sibirien. Datta Floden Anduvning. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1610. London 1936.)
Paa c. 49° 18' N. 140° 25' E., 0,16 Sm 180° fra *Lesseps Datta Point* Fyr, er oprettet et Taagesignal med Klokke, et Dobbeltslag hver 3^m.
2389. **Australien. Queensland. Moreton Bugt. Banke udvider sig ikke.**
(N. t. M. Nr. 1629. London 1936.)
E. f. S. Nr. 21/1495 1936 annulleres, da det har vist sig, at den deri omtalte Banke ikke udvider sig. c. 26° 52' S. 153° 11' E.
2390. **Australien. Queensland. Moresby Bank. Oplysning om Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1630. London 1936.)
1. En Grund (Koral), *Karamea Bank*, med 18,3 m Vand ligger paa 22° 39' 15" S. 151° 32' 15" E. Det rapporteres, at det bryder paa Banken.
2. En Grund med 15,5 m Vand ligger paa 22° 50' 00" S. 151° 40' 30" E. — Grunden er ikke undersøgt.
3. 22,0 m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 22° 38' S. 151° 32' E., findes ikke.
4. Braaddet, der var rapporteret at findes paa c. 22° 39' S. 151° 34' E., eksisterer ikke.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2391. **Tyskland. Norddeich. Oceanvejmeldinger pr. Radio.**
(N. f. S. Nr. 32/3476. Berlin 1936.)
I Tiden fra den 15. September d. A. til den 14. April 1937 udsendes Oceanvejmeldingerne fra *Norddeich Radio* (D. A. N.) paa 53° 36' 26" N. 7° 08' 32" E. Kl. 1110 G. M. T. paa Bølgelængde 11340 kc/s (26,46 m) i Stedet for som nu paa 12745 kc/s (23,54 m). Den samtidige Udsendelse paa Bølgelængde 131 kc/s (2290 m) bliver uforandret.
(E. f. S. Nr. 16/1116 1936.)

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. 7 to South America Pilot, Vol. III.
T Supplement No. 3 to Persian Gulf Pilot.
N 2001 South America, Rio de la Plata. — Bahia de Montevideo:
Approach to Dique nacional.
Dimensions: Lat. 34° 51' to 35° 01' 30" S.
Long. 56° 08' 30" to 56° 16' 54" W.

- N 2377 Baltic Sea. — Gdynia.
 Dimensions: Lat. $54^{\circ} 30\frac{1}{2}'$ to $54^{\circ} 33\frac{1}{2}'$ N.
 Long. $18^{\circ} 30\frac{1}{2}'$ to $18^{\circ} 37\frac{1}{2}'$ E.
 Neufahrwasser and Danzig:
 Lat. $54^{\circ} 21'$ to $54^{\circ} 27'$ N.
 Long. $18^{\circ} 38'$ to $18^{\circ} 42'$ E.
- N 835 Japan. — Osumi kaikyo and approaches.
 Dimensions: Lat. $30^{\circ} 43'$ to $31^{\circ} 54' 06''$ N.
 Long. $129^{\circ} 20'$ to $131^{\circ} 46' 09''$ E.
- R 2839 United States. — Columbia river.
- R 73 Spain. — Puerto de Pasajes.
- R 663 Africa, East Coast. — Manza and Tanga bays.
- R 3742 New Guinea. — Cape van den Bosch to Patipi bay.
- † 2001 South America. — Bahia de Montevideo.

Tillæg.

I. Østersøen.

2392. (T). Danmark. Vejsnæs Nakke W. $\frac{1}{2}$ S. Vrag.
 En Mastetop ragende c. $2\frac{1}{2}$ m over Vandet og antagelig fastsiddende i et Vrag
 er den 23. August d. A. observeret paa c. $54^{\circ} 48',_5$ N. $10^{\circ} 15',_0$ E., c. 6 Sm W. $\frac{1}{2}$ S. for
Vejsnæs Nakke.
 Stedet vil blive nærmere undersøgt.
-

DANSK SØFARTS TIDENDE


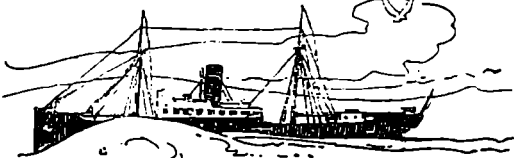

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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


3 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



DRUËTA

Druedrikken
 med
 Mælkesyre

CARLSBERG

*Reduce your cable expenses to a fraction of
 present cost by using*

Owners' &
Captains' **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.

+ 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 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 Lodstvang. 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 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 Vandalgitter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet's fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af henvørende 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 Kafen, Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

FAABORG

Indsøllingsløbet 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

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 Parts-ladningsfartøjer. 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. m³. Losning og Ladning foretages af Private eller faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 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 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 Havnevesenets Bolværker (Sejlartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornödenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornödenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 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 (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet »Løpgrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Blergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkrane. 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. Indsøllingen 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. Bugsering uformodt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt 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, Køhøllingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsøllingsløbet Nord fra 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 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 Skibssmedie, Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

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. Fabrikanten af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 36

TORSDAG 3. SEPTEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

ENGLAND OG SKIBSFARTEN

I den engelske Skibsfartspresse er der i denne Tid livlig Diskussion angaaende engelske Skibes Andel i Verdenstransporten. Efter de sidste Statistiker viser det sig, at kun et Tal af 64 pCt. af den udgaaede Transport af Varer fra England foregik under engelsk Flag mod 67 pCt. Aaret før. Hvad den indgaaende Transport angik er den engelske Andel 60 pCt. mod 61 pCt. Aaret før. Denne Kendsgerning faar de nævnte Blade til endnu en Gang at stille Opfordring til Regeringen om at gøre noget afgørende for den engelske Skibsfart. »Shipping World« skriver saaledes, at den engelske Import stadig stiger, men den engelske Skibsfart faar ikke den forholdsmæssige Andel deri. Desværre er det endnu saadan, siger Bladet, at Afskiberne og ikke Køberne bestemmer, hvilket Skib der skal benyttes til Transporten. Da imidlertid Indtægterne fra Skibsfarten spiller en meget betydende Rolle i det økonomiske Liv, skulde den engelske Handelsminister bestræbe sig efter, alvorligt endda, at faa disse Indtægter forøget. Det er navnlig de nye, tidligere omtalte Handelstraktater, Bladet tænker paa. Det engelske Skibsfartsblad foreslaar, at man griber til Forholdsregler, som under normale Forhold ikke vilde blive anvendt, for at understøtte den engelske Skibsfart. Man skal kun bruge den som et nødvendigt Forsvar i Øjeblikket, men den gamle Regel om Frihed paa Havene skulde samtidig blive ved at gælde. Hvordan dette kan forenes, siger Bladet dog inlet om, og det er vel ogsaa vanskeligt her at finde nogen Vej. Det gælder desværre et: enten—eller.

MIDDELHAVSPROBLEMER

En af de sidste Ugers betydeligste politiske Begivenheder er uden Tvivl den Traktatafslutning mellem England og Ægypten, der nu er en Kendsgerning.

Det hedder i Traktaten, at den militære Besættelse af Ægypten ved britiske Styrker ophører, og at der oprettes en Alliance mellem de to Lande. Traktaten er gældende i 20 Aar, men Forhandlinger om en Revision kan, hvis en af de to Parter ønsker det, indledes efter 10 Aars Forløb, og der gives derefter en Række detaljerede Regler.

Til Beskyttelse af Suezkanalen giver Ægypten Storbritannien Tilladelse til i Kanalzonen at have Landstyrker, der dog ikke maa overskride 10,000 Mand, og Luftstyrker, der dog ikke maa overskride 400 Flyvere. Disse Bestemmelser skal kun gælde, indtil Ægypten selv er i Stand til at garantere Kanalens Sikkerhed.

Naar de nødvendige Arbejder er afsluttet paa en for de to Parter tilfredsstillende Maade, skal de britiske Militærmyndigheder i Ægypten trækkes tilbage til Kanalzonen.

Det ser saaledes ud til, at disse Nyordninger, truffet under fredelige Former, men dog ogsaa under Skyggen af truende Begivenheder, skal bidrage til at fæstne Situationen i det vestlige Middelhav. Problemerne i dette Farvand er efterhaanden blevet saa mangartede, at man ikke ved, hvor man skal begynde og hvor ende. Storbritanniens to faste Støttepunkter Ægypten og Gibraltar, de to Poler i det hele System skulde dog efter menneskelig Beregning kunde modstaa Tidens alvorlige Tryk. For Middelhavsfarten, for Skibsfarten i disse Farvande, for Sovejen til det fjerne Østen maa

det være af grundlæggende Betydning at status quo opretholdes i Middelhavsregionerne.

ASIEN OG EUROPA

Situationen har efterhaanden tilspidset sig saadan, at Sman kan sige at Magtkampen i Europa staar mellem Tyskland og Sovjetmagten og mellem Sovjet paa den ene Side, Japan paa den anden, og England som en stærkt interesseret lejlighedsvis Tilskuer, lejlighedsvis Deltager i Asien.

Det er en frygtelig vanskelig Situation. De sidste Begivenheder i Rusland synes at vise, at den doktrinære Bolschevisme er ved at maatte vige for Tartarernes Brutalitet. Stalin er som Type fuldstændig som disse gamle Enevoldsfyrster, en ny Ivan den Skrækkelige. Intel, absolut inlet forsonende Træk, kun Brutalitet og krystalliseret Kynisme. Hos en Del af de tidligere Magthavere var der dog ialt Fald en vis Grad af Idealisme, men det er der ikke mere af. Det maa før eller senere komme til et Opgør mellem de to Systemer, det sovjetrussiske og det fascistisk-nazistiske-mellemeuropæiske, og under disse to Systemers Livtag vil meget blive knust. Men uden om denne Kamp kommer Europa næppe; med mindre man kunde blive klar over, at det var Asien — en anden fremmed Verdensdel, Sovjetrusland tilhørte — og Tartar-metoderne fra de sidste Dage tyder derpaa — hvis samtidig Europa kunde samles om dette ene nødvendige, Sammenhold og Samarbejde. Kun derigennem vil Katastrofen, der til Tider synes at være trykket truende nær, kunne undgaas.

DANMARKS ANDEL I ENGLANDS IMPORT

Gennem den officielle engelske Handelsstatistik foreligger der i disse Dage en Opgørelse over Englands samlede Import af Landbrugsprodukter i de første 7 Maaneder i Aar og over Danmarks Andel i disse Tilførsler.

Af Smør indførte England i de 7 Maaneder i Aar 5,83 Mill. cwts. mod i Fjor 5,96 Mill. cwt. Danmark leverede i Aar 22 pCt. af den samlede Import, 50 pCt. af Importen fra ikke-britiske Lande, og vi fik 23 pCt. af den samlede Importværdi.

Af Æg indførtes i Aar 13,7 Mill. »Storhundreder« mod i Fjor 10,6 Mill. »Storhundreder«. Vor Andel var i Aar 32 pCt. af det samlede Kvantum, 39 pCt. af Tilførslerne fra ikke-britiske Lande og 36 pCt. af den samlede Importværdi, mod i Fjor henholdsvis 35 pCt., 45 pCt. og 36 pCt.

Af Bacon og Skinker indførte England i de 7 Maaneder i Aar 4,2 Mill. cwts. mod i Fjor godt 4,5 Mill. cwts. Danmark leverede 49 pCt. af det samlede Importkvantum, 63,1 pCt. af Importen fra ikke-britiske Lande og fik 51 pCt. af Værdien, medens de tilsvarende Tal for i Fjor var henholdsvis 49 pCt., 63,1 pCt. og 52 pCt.

DEN NORSKE HVALFANGER KONFLIKT

Begivenhederne i Hvalkonflikten i Norge har udviklet sig med rivende Hast. Man ser, at Lidenskaberne har let ved at komme i Kog, og det er at haabe, at der inden længe træffes en Ordning.

Den britiske Regerings Spørgsmaal om den norske Regerings Stilling til Fagorganisationernes Blokade og

Anvendelse af den saakaldte Mandkabsparagraf blev besvaret saaledes:

1. Den norske Regering havde ikke paa Forhaand Kendskab til det Ultimatum, som de norske Fagorganisationer for kort Tid siden fremsatte til britiske Hvalfangstelskaber.

2. Den norske Regering har ikke for nærværende til Hensigt at anvende Hvalfangstlovens saakaldte Mandkabsparagraf (Lov af 14. Juni 1935 om Fangst af Bardehvaler § 3e).

Regeringen har overhovedet ikke villet have nogen Andel i Hvalfangernes Blokade og rækker saaledes Haanden frem til nye Forhandlinger ved Oplysninger om ikke at anvende Mandkabsparagrafen.

Flere Gange har det set ud til, at der var en Løsning i Konflikten, men hver Gang er det forpasset. Et Forslag gik saaledes ud paa at regulere Fangsten for den kommende Sæson ved at begrænse Fangsttiden til tre Maanedes og ligeledes begrænse Hvalbaadeantallet samt indføre effektiv Kontrol paa Kogerierne (mindst to Kontrollører paa hvert Kogerier).

Hvalbeskyttelsesforeningen mener, at en saadan Ordning ikke vil resultere i en større Totalfangst end forrige Sæson, og Forslaget tog Sigte paa en Tilnærmelse af de stridende Parter.

Udadtil har Hvalkonflikten faaet et Omfang som næsten i dramatisk Henseende overgaar alt, hvad man paa Forhaand har dannet sig en Forestilling om, selv om der før har været fuldt af Sensationer. Om Stillingen iøvrigt er det svært at udtale sig, da den ændrer sig fra Dag til Dag. Der føres stadig Forhandlinger, og man kan gaa ud fra, at der maa komme en Ordning — dels ved de udenlandske Søfolks Ankomst til Norge og ved hele den tilspidsede Situation, der derved er skabt, er der forvoldt meget ondt. Det maa alvorligt haabes, at der ikke slaas for meget i Stykker, før der sluttes Fred.

UDLÆNDINGE I ET LANDS SKIBE

Den samme Tendens, ikke at tillade fremmede Søfolk Adgang til ens eget Lands Skibsfart gør sig gældende overalt. Det er forøvrigt Synd at sige, at det er nogen ny Tendens. Man har en Lov fra 1633, hvori Hollænderne forbyder alle fremmede Søfolk — med Undtagelse af Danskere — Adgang til at gøre Tjeneste i deres Skibe.

Nogle svenske Sømænd har fornylig i en Skrivelse til Kommerskollegium klaget over, at Udlændinge i saa stor Udstrækning anvendes ombord paa svenske Skibe. I Skrivelsen udtales, at det er en Omgaelse af Loven, da svensk Lov udtrykkelig siger, at svenske Skibe i første Række skal paamønstre svenske Borgere, saa langt dette kan lade sig gøre.

Som et Eksempel fremhæves, at der er mange Udlændinge forhyret med Skibe tilhørende Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Paa et af Selskabets Skibe »Sir Ernest Cassel« skal saaledes hele den menige Besætning være udenlandske Undersaatter. Naar svenske Sømænd afmønstrer i Narvik eller anden udenlandsk Havn, faar de i de fleste Tilfælde ikke Opholdstilladelse, og i Narvik er det vistnok endog hændt, at den svenske Konsul i Samarbejde med Politiet har ladet hjemsende afmønstrede, svenske Sømænd. Naar en svensk Sømænd faar Hyre paa et udenlandsk Skib, bliver han altid afmønstret, naar Skibet anløber en Havn i eget Land. Der kan ogsaa nævnes flere Tilfælde, hedder det i Henvendelsen, hvor svenske Sømænd er afmønstret paa Helsingborg Red og erstattet med Nordmænd, og derfor bør man gaa frem paa lignende Maade, naar et svensk Skib med udenlandsk Besætning kommer til svensk Havn. I denne Forbindelse vil det være af Interesse at se den nye Bestemmelse, der er indført i Canada, hvor Departement of National Revenue har udstedt følgende Memorandum:

Under no circumstances are Collectors of Customs to permit entry or grant clearance outward to vessels carrying Chinese crews, until the certificate of clearance issued by the Controller and referred to in Section 5 of the circular is produced.

The owner, agent or master of any vessel entering a Canadian port from a port out of Canada, carrying persons of Chinese origin or descent as members of the ship's list of officers or crew or other employee, shall, before a clearance or permit is granted to such vessel, deposit with the Chief Controller of Chinese Immigration, or the Controller, Immigration Officer in charge at the port of arrival, or with the Chief Customs Officer where there is no Immigration Official, the sum of one thousand dollars in lawful currency of Canada for each member of the ship's list of passengers or crew or other employee of Chinese origin or descent, or, in lieu of such sum or sums of money may place with the Chief Controller of Chinese Immigration at Ottawa a bond or bonds in favour of His Majesty for such sum or sums approved by the Chief Controller of Chinese Immigration, which shall be in sufficient amount to cover the penalties provided for in section 19 of the said Act.

No person of Chinese origin or descent, passing through Canada from one port or place out of Canada to another port or place out of Canada, shall be allowed to enter, land or remain in Canada.

The following ports and no other shall be those which persons of Chinese origin or descent shall be routed and bonded in transit through Canada:

Vancouver, Victoria and Huntington, in the province of British Columbia;

North Portal (Saskatchewan);

Emerson and Sprague (Manitoba);

Fort Erie, Fort Frances, Windsor and Niagara Falls, in the province of Ontario;

Montreal, Quebec, Abercorn, Coaticook, Highwater, Huntington, Megantic and St. Armand, in the province of Quebec;

Saint John and McAdam (New Brunswick);

Halifax, North Sydney and Yarmouth, in the province of Nova Scotia.

RADIOTELEGRAFISTFORENINGENS SAG MOD SKIBSREDEREN

Radiotelegrafistforeningen af 1917 havde som Rævnt for Radiotelegrafist J. R. Christiansen, Give, ved Sø- og Handelsretten sagsøgt Skibsreder Jens Petersen, Haderslev, til Betaling af 5433 Kr. i Hyre, fordi Christiansen, medens han fra Juni 1929 til Juni 1936 havde været ansat som Radiotelegrafist paa Petersens Damper »Aarø«, havde faaet for lidt i Hyre. Christiansens Hyre var nemlig i nævnte Tidsrum kun 150 Kr. pr. Maaned, medens han i Følge Overenskomst mellem Radiotelegrafistforeningen og Dampskibsrederiforeningen skulde have 280 Kr. pr. Md.

Sø- og Handelsretten fastslog, at Petersen havde været ubeføjet til at træffe Særaftaler med Christiansen om mindre Hyre end den overenskomstnæssige, men udtalte, at Spørgsmaalet bør indbringes for en Voldgiftsret, hvorfor Petersen frifandtes, medens Radiotelegrafistforeningen dømtes til at beløbe Sagens Omkostninger med 200 Kr.

»QUEEN MARY« FIK DET BLAA BAAND

»Queen Mary« passerede Kl. 20,12 Mandag Bishops Rock og har derved vundet Atlanterhavets Blaa Baand, idet Skibet fra Ambrose Fyrtaarn har haft en Gennemsnitsfart af 30,63 Knob. Rejsen fra Vest til Øst har »Queen Mary« tilbagelagt 3 Timer 31 Min. hurtigere end »Normandie«. »Normandie«s Gennemsnitsfart var 30,31 Knob. Hele Rejsen fra Ambrose Fyrtaarn til Bishops Rock har »Queen Mary« tilbagelagt paa 3 Døgn, 23 Timer, 57 Minuter.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Amerikansk Skibsfartspolitik

Fra Washington meddeles, at paa Sessionens sidste Dag vedtog Kongressen den nye Subsidielov væsentlig i Overensstemmelse med det af Senatorerne Copeland, Guelfey og Gibson fremsatte Kompromisforslag. (H. R. 8555 Amendments). Forslaget blev vedtaget under Trusler fra Senator Black om en saakaldt »filibuster« i Senatet mod den paa Postdepartementets Budget opførte Bevilling paa 26 Mill. Dollars til Postføringsbidrag i Tilfælde af, at Repræsentanternes Hus nægtede at gaa med til Skibssubsidie-Bill'en.

Loven, som blev undertegnet af Præsidenten den 29. Juni, og som nu foreligger færdigtrykt, har som Maal at søge genrejst den amerikanske Handelsflaade, som til Trods for betydelige indirekte Understøttelser i Form af Postføringsbidrag ikke har kunnet følge med i Udviklingen i Konkurrencen med den udenlandske Skibsfart.

Der skal som allerede tidligere omtalt ved den nye Lov paa forskellig Maade ydes direkte Subsidier til amerikanske Skibsfartsselskaber.

I Title I, section 101, fremhæves det, at det af Hensyn til det nationale Forsvar og til Fremme af saavel De Forenede Staters Udenrigs- som Indenrigshandel er nødvendigt at have en Handelsflaade a) som er tilstrækkelig stor til at kunne fragte den Del af Indenrigshandelen, som foregaar søværts, og som samtidig er stor nok til at kunne fragte den væsentligste Del af de Forenede Staters udenrigske Handel, som foregaar søværts; b) som i Krigs- eller Nødtid kan tjene som »a naval and military auxiliary«; c) som er amerikansk og drives under amerikansk Flag af amerikanske Borgere i den Udstækning, det er praktisk gennemførlig og d) som bestaar af de bedst udstyrede, tryggeste og bedst egnede Skibstyper bygget i U. S. A. og bemanded med træuede og dygtige amerikanske Borgere.

Title II, section 201, bestemmer, at der til Gennemførelse af Lovens Forskrifter skal oprettes et »agency« benævnt »United States Maritime Commission« paa 5 Medlemmer, som skal udnævnes af Præsidenten efter Samraad med Senatet og med dets Billigelse.

I section 201, pnkt b, findes en ejendommelig Bestemmelse om, at ingen kan blive Medlem af Kommissionen, hvis han 3 Aar umiddelbart før Tidspunktet for eventuel Udnævnelse har været økonomisk interesseret m. v. i Skibsfart.

I Henhold til section 210 skal Kommissionen anstille Undersøgelser vedrørende den amerikanske Handelsflaade og bestemme, hvilke Afgørelser der skal træffes for Genopbygning m. v. i nøje Samarbejde med Navy Department, hvad Forsvarsspørgsmaalet angaar.

Section 211 og 212 giver nærmere Forskrifter for Kommissionens forskellige Virkefelter.

Section 212 bestemmer at Kommissionen i Samarbejde med Skibejere skal søge at finde passende Maader, hvorved De Forenede Staters Importører og Eksportører foranlediges til at benytte amerikanske Skibe m. v.

Section 214 er ogsaa af en vis Interesse med sine Bestemmelser om Pligt for amerikanske Borgere til at give Kommissionen de Oplysninger, den maatte finde ønskelig.

Title II fastsætter Bestemmelser vedrørende Skibsofficerer og Sømænd om Bord paa statsunderstøttede amerikanske Skibe. Saaledes indeholder Section 301 specielle Forskrifter for Fastsættelse og Forandring i Bemandingsskalaen, Minimumslønninger, Arbejdsbetingelser, Lugar- og Messerforhold for Officerer m. v. Af særlig Interesse er Bestemmelserne i Section 302 om saavel Dæks- som Maskinofficerernes samt Mandskabets Nationalitet.

Title IV indeholder Bestemmelser vedrørende Postføringen. I Section 401 er fastsat, at ingen af de Postføringskontrakter som Generalpostmesteren i Henhold til Merchant Marine Act af 1928 hidtil har indgaaet, skal fortsætte med at være i Kraft efter 30. Juni 1937. Section 402 giver nærmere Forskrifter for Afviklingen af de gældende Ocean-Postføringskontrakter og om Adgangen for vedkommende kontraherende Part, som ikke maatte være kommet til Enighed med Kommissionen om en mindelig Ordning og i Forbindelse med Kontraktens Ophør, til at søge De forenede Stater ved Indbringelse af Sagen for United States Court of Claims inden 1. Januar 1938.

Endvidere henledes Opmærksomheden paa Bestemmelserne i Section 404, om at den Myndighed og de Pligter, som angik Generalpostmesteren i Forbindelse med de eksisterende Postføringskontrakter er overgaaet til den nye Kommission.

Title V indeholder Forskrift om Indsendelse til Kommissionen af Andragende om Statsstøtte for Bygning af nye Skibe samt for Ombygning af Skibe og om Betingelserne for Kommissionens Bevilgen af Andragende. Som tidligere indberettet har Kommissionen under særlige For-

hold Adgang til at bevilge en Statsstøtte paa op til 50 pCt. af Byggeomkostningerne, jfr. Section 502 b. Vedkommende Ansøger skal betale Kommissionen 25 pCt. af hele Byggesummen. Det resterende Beløb (Differencen mellem den fulde Byggepris og den ydede Statsstøtte plus de nævnte 25 pCt.) skal afbetales inden 20 Aar i Terminer, der ikke overstiger 20 aarlige lige store Afdrag. Det første skal være betalbart et Aar efter Skibets Levering til Ansøgeren. Renten er fastsat til 3,5 pCt. p.a. og skal erlægges af alle ubetalte Terminafdrag.

I Henhold til Section 503 skal Ansøgeren ved Skibets Modtagelse til Sikkerhed for Betaling af skyldigt Beløb udstede en Førsteprioritets-Panteobligation til De forenede Stater.

Section 505 bestemmer, at Bygningen af et Skib med saadan Statsstøtte maa foregaa paa Skibsbyggeri indenfor de Forenede Staters Grænser efter godkendt Tilbud. I den Udstrækning, det er praktisk gennemførligt, skal Skibsbyggere, Underkontrahenter m. v. anvende Materialer o. s. v., som er fremstillet i U. S. A.

Af betydelig Interesse er ogsaa Bestemmelserne i sidstnævnte Sektions Punkt b, som sætter bestemte Grænser for vedkommende Skibsbyggeris Fortjeneste, og Punkt c, som siger, at ingen Person maa have en Aarsgage, der overstiger Doll. 25.000 for sit Arbejde med Bygningen af statsunderstøttet Skib.

Title VI omhandler Drifts-Subsidier. I Section 601 er opstillet Betingelsen for Ydelse af saadan Statsstøtte, og Section 602 bestemmer, at Kommissionen ikke maa indgaa nogen Kontrakt om Driftsunderstøttelse, før det efter nøje Undersøgelse er blevet bragt paa det rene, at Subvention er nødvendig for at vedkommende Ansøger kan konkurrere med Skibe af anden Nationalitet. Med Hensyn til Størrelsen af denne Subvention henvises til Section 603. Af Interesse er ogsaa Bestemmelserne i Section 606 om, at enhver Kontrakt skal indeholde specielle Klausuler med Hensyn til fremtidige Udbetalinger af »operating-differential subsidy«, og om Adgang til at foretage Ændringer i subsidierede Skibes Ruter o. s. v. Efter sidstnævnte Sektions Punkt 5 skal Kontrahenten ved Slutningen af hver 5 Aars Periode, i hvilken Subventionen har været givet, for saa vidt den gennemsnitlige aarlige Nettofortjeneste (efter behørig Afskrivning beregnet paa en 20-aarig Levetid for Skibet, udgør over 10 pCt. af den i Skibet investerede nødvendige Driftskapital, betale De forenede Stater Halvparten af den Nettoindtægt, som overstiger den nævnte aarlige Procentsats som delvis eller hel Tilbagebetaling for de Subsidie-Beløb, Kontrahenten har modtaget i denne Femårs-Periode. I Henhold til Punkt 7 i samme Sektion skal Kontrahenten forpligte sig til i Kontrahenttiden at anvende amerikanske Varer, Materialer o. s. v. i den Udstrækning, det er praktisk gennemførligt, ligesom Reparationer skal foretages i U. S. A. undtagen i Nødtilfælde.

Section 607 foreskriver, at vedkommende »Operator« har Adgang til at holde 10 pCt. p.a. tilbage af Nettoudbyttet i Dividende. Endvidere bestemmes det, at Kontrahenter, for at sikre en prompt Opfyldelse af deres Forpligtelser overfor de Forenede Stater, skal oprette et »capital reserve fund«, som skal placeres i Overensstemmelse med Kommissionens Samtykke. Dette Fond skal oprettes ved Overføring fra Bruttofortjenesten, og hvert Aar eller saa ofte som Kommissionen maatte bestemme det, skal der til nævnte Fond afsættes et Beløb, som modsvarer den aarlige Værdiforringelse paa vedkommende subventionerede Skib efter en 20aarig Levetid. Der skal i Henhold til denne Sektions Punkt 6 ogsaa oprettes et »special reserve fund«, hvoril blandt andet skal overføres al Nettofortjeneste, der overstiger det ovenfor nævnte 10 pCt. Beløb som kan uddeles som Dividende.

Title VII bestemmer, at Kommissionen, hvis den i Samarbejde med Præsidenten maatte finde, at det Program for Genrejsningen af den amerikanske Handelsflaade, som denne Lov tilsigter, ikke kan gennemføres indenfor en rimelig Tid efter de Linier, som er optrukket i Lovens Paragraf V og VI, skal være bemyndiget til at igangsætte paa amerikanske Skibsværfter Bygningen af saadanne nye Skibe, som den maatte finde nødvendig for Opfyldelse af Hensigten med denne Lov samt til Igangsættelse af og Ombygning af gamle Skibe. Hvis tilfredstillende Kontrakt ikke kan opnaas med private Skibsbyggerier, har Kommissionen Bemyndigelse til at bygge nye eller ombygge gamle Skibe paa de Forenede Staters Marineværfter.

I Henhold til Section 704 har Kommissionen faaet Bemyndigelse til at sælge eller bortchartre til private »operators« de Skibe, som er overført til den, paa saadanne Vilkaar, som den maatte anse for fordelagtig. I de efterfølgende sections er fastsat detaljerede Forskrifter for, paa hvilke Betingelser Kommissionen skal bortbefragte de disponible Skibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ophugningerne

I indeværende Aars første Halvdel er der ialt Verden over ophugget 236 Dampskibe og 29 Motorskibe og Sejlere paa ialt 733,000 t gross. Storbritannien ligger i Spidsen med 94 Skibe.

Ny svensk Færge paa Malmø-Ruten

Jernbanestyrelsen har givet Trafikministeriet Oplysninger om de Arbejder, der menes at komme til Udførelse i Finansaarene 1937-38 til 1941-42. Denne Femaaarsplan omfatter bl. a. 3 Mill. Kr. til Bygning af en ny Dampfærge paa Ruten Malmø—København. Endvidere 32 Mill. Kr. til fortløbende Forstærkning af Sporene paa Hovedlinierne for at kunne forhøje Kørehastigheden til 100 km i Timen.

Det samlede Budgetbeløb i de 5 Aar er beregnet til 114,950,000 Kr.

Skibsfarten paa svenske Havne

Statistikken over Skibsfarten paa svenske Havne i første Halvår 1936 viser, at Antallet af ind og udklarerede Skibe i svenske Havne androg 32,548 mod 30,059 i samme Periode foregaaende Aar. Dette er en Forøgelse paa næsten 2500 Skibe. Den sammenlagte Netto-Tonnage viser en kraftig Stigning fra 17,263,262 Tons i Fjor til 19,019,244 Tons i Aar, eller ca. 10 pCt.

Skibsoptægningerne er saa godt som ophørt i de svenske Havne, og af den svenske Udenrigsflaade ligger kun nogle faa ældre Skibe samt nogle under Reparation oplagt.

Den svenske Amerika-Linie

vil i nær Fremtid bygge en ny Passagerbaad, og Selskabet har indhentet Tilbud fra en Række Værfter. Den nye Baad bliver en Del større end Selskabets andre Baade i Ruten, »Gripsholm« og »Kungsholm«, og faar noget større Hastighed end disse. Det nye Skib vil faa Navnet »Stockholm«.

Skibstrafik og Varcomsætning over Gdynia Havn i Juni Maaned 1936

Der indløb i Maanedens Løb 383 Skibe med 382,013 N. R. T. mod 398 Skibe med 384,786 N. R. T. i Maj Maaned. Danmark stod med 52 Skibe med 36,943 N. R. T. som Nr. 4.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Polen	54	63,647
Danzig	2	1,112
England	19	36,817
Danmark	52	34,943
Estland	16	9,639
Finland	21	20,949
Grækenland	8	23,063
Holland	9	3,592
Jugoslavien	1	3,543
Litauen	1	612
Lettland	2	1,252
Tyskland	50	26,088
Norge	29	20,276
Rusland	1	3,618
U. S. A.	9	28,750
Sverige	99	72,483
Rumænien	1	2,221
Italien	9	29,408
	383	382,013

Vareindførslen androg i Juni Maaned 88,760 t. mod 102,537 t. i Maj Maaned, Vareudførslen 465,951 t. mod 494,277 t. i Maj Maaned. Den samlede Omsætning androg saaledes 554,711 t. mod 596,814 t. i Maj.

Norsk Handelsoverenskomst med Italien

I Rom er der bleven undertegnet en ny Handels- og Clearingaftale mellem Norge og Italien, gældende fra den 25. August til 31. Marts.

Fra italiensk Side forudsættes Importkvotaer paa de norske Varer, og hele Indførselen fra Norge baseres paa norske Køb i Italien.

Da Italien har specielle Indførselsafgifter, som gaar til Eksportpropaganda og iøvrigt holder stramme Priser paa sin Udførsel til Clearinglandene, byder Aftalen mange Vanskeligheder for norske Eksportører.

Finsk Skibskøb

De finske Rederier fortsætter med at købe udenlandsk »secondhand Tonnage«. Saaledes er den danske Damper »Benito«, 2950 t. dw., købt af Rederiaktiebolaget »Advance« i Mariehamn.

Polens Kuleksport i Juni Maaned 1936

De fra Polen i Juni Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig	50
Ungarn	1
Czekoslovakiet	2
Sverige	150
Norge	29
Danmark	15
Finland	19
Lettland	3
Frankrig	89
Belgien	22
Holland	10
Schweiz	5
Italien	97
Grækenland	4
Malta	1
Algier	4
Argentina	15
Brasilien	13
Andre Lande	13
Bunkerkul	56
Ialt....	898
Danzig	19
Ialt....	617

Anløb af Leningrad

Antallet af Skibe, der har anløbet Leningrad Havn siden Navigationens Aabning i Aar, anslaaes til 250 sovjet-russiske og 500 udenlandske, heraf ca. 60 danske.

Sovjetruslands Trafik paa Udlandet

Efter officielle Meddelelser beløb den af russiske Skibe i egen Udenlandstrafik besørgede Last sig sidste Aar til ialt 4,57 Mill. Tons, hvoraf 3,83 Mill. Tons faldt paa Udførslen og 0,74 Mill. Tons paa Indførslen. I Sammenligning med 1931, da der ialt befordredes 1,67 Mill. Tons, er Stigningen særlig bemærkelsesværdig. Dengang blev kun 0,87 Mill. Tons Udførselsvarer transporteret med egne Skibe, mens Indførslen beløb sig til 0,8 Mill. Tons. Indførslen er altsaa gaaet tilbage. Endvidere har russiske Skibe fundet Beskæftigelse paa fremmede Markeder. I 1935 skal saaledes russiske Skibe have foretaget 115 Rejser charteret for fremmed Regning. Paa disse Rejser er 625.000 Tons Ladning blevet transporteret.

Japans Skibsfart

Det japanske Søfartsministerium har vedtaget at bygge en Række Fragtdampere, der skal løbe med en Fart af 20 Knob. Det er med Henblik paa en eventuel Krig, dette Byggeprogram er vedtaget.

Skibsfarten paa Australien

Ifølge en af det australske statistiske Bureau udgiven Publikation Nr. 26 angaaende Australiens Transportvæsen i Aarene 1925—1935 anløb i Aaret 1934—35 ialt 1.203 oversøiske lastede Skibe med en Nettotonnage paa ca. 4.846.000 Tons og 379 Skibe i Ballast med ca. 1.148.000 Tons australsk Havn. Af disse Skibe var henholdsvis 382 med ca. 3,3 Mill. Tons og 239 med 737.000 Tons britiske. 15 Skibe var danske og havde en Nettotonnage paa 48.613 Tons; ingen af disse ankom i Ballast. Af de Skibe, der forlod australsk Havn, var 1.394 lastede med 5.340 Nettotons, medens 163 med ca. 555.000 Nettotons afgik i Ballast. Af danske Skibe afgik 14 med en Nettotonnage paa 47.374 med Last, medens 2 med en Nettotonnage paa 5.476 afgik i Ballast. (Et Skib var formentlig ankommet i 1933—34, men afgik først i 1934—35).

Indregistreret i Australien pr. 31. December 1935 var 2.190 Skibe med en samlet Nettotonnage paa ca. 316.000. Dette var det mindste Antal Skibe i Tiaaret 1925—35, og Tonnagen var kun mindre i 1934. I 1925 var der 2.461 Skibe med ca. 469.000 Tons.

Af Skibene i 1935 var 1.585 under 50 Tons og kun 24 var paa over 2.000 Tons med ialt ca. 85.000 Tons.

Amerikanske Skibsværfters Beskæftigelse

De amerikanske Værfter har i August naaet en Beskæftigelse, der staar paa Højde med Gennemsnittet fra Aarene 1923 og 1925. Det skyldes dog først og fremmest Oprustningen, Bygningen af Krigsskibe, men ogsaa Bygning af Handelsskibe spiller paa ny en større Rolle. Paa amerikanske Værfter er der i Øjeblikkeet 19 Tankskibe under Bygning, hvorved 16.000 Arbejdere har Beskæftigelse i et Aar. Der regnes i høj Grad med nye Ordre til Handelsflaaden, alt under Henblik paa de nye Subsidieforslag. Man frygter allerede, at der vil indtræde Mangel paa Arbejdskraft.

Sovjet-Unionens Skibsfart

Ifølge Pressen skal Halvdelen af Unionens Godstransport til og fra Unionen i den første Halvdel af 1936 være foregaaet med sovjetrussisk Tonnage.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

De oversøiske Markeder har været noget mindre aktive i den forløbne Uge. Denne Tendens gjorde sig først gældende paa Kornmarkederne og skyldes dels en forbigaaende Afslapning i Kornpriserne og dels, at Købmændene endnu ikke helt har disponeret over den lange Række Baade, de har taget for Korn, specielt fra River Plate. Ogsaa paa flere af de andre oversøiske Markeder synes Befragterne at være kommet til den Opfattelse, at en afventende Politik vil være gavnlig for deres Interesser. Markedstonen er dog stadig fast, og Befragternes afventende Politik synes ikke paa nogen Maade at afficere Rederne.

Som nævnt ovenfor fandt der en betydelig Indskrænkning Sted i Befragtingerne fra River Plate. Prompt Tonnage kunde dog stadig faa en Præmie paa 6d. à 1/-, hvorimod Oktober/November Positioner sluttedes til de forhøjede Minimalrater. For ny Høst Lastning betalt Præmier paa omkring 3d. per Ton for handige Baade. Destinationer uden for Minimalraterangen laa svagere. Up River/Northern Range antyder f. Eks. kun 22/- imod sidst betalt 24.

Af de andre Kornmarkeder er der kun Grund til at nævne, a Australien og Monreal hver tog et Par Baade for Oktober Lastning til Minimalraterne. I Donaufarten satte der igen ny Højderekord, idet ten engelsk 6000 Tonner fik den gode Rate af 20/- til p.p. UK., og denne Rate blev senere gentaget for 4500 Tonner. Fra Constanza/Bourgas Range betalt den ligeledes tilfredsstillende Rate af 15/6d. for 8500 Tonner til UK. —

Nord Amerika er stadig stille, hvorimod Efterspørgslen er lidt bedre for Sukker fra Vestindien, med bl. a. 15/6d. betalt for 5500 Tonner fra Cuba til UK., September.

Paa de til Stillehavet grænsende Markeder er Forholdene i det store og hele uforandrede. Nitratbefragterne fra Chile har taget en enkelt 6500 Tonner til UK/Cont., men Raten er ikke offentliggjort, saa Befragterne har antagelig faaet Lov til at betale op. Fra Nordpacific er Efterspørgslen maaske en Kende bedre,

og Raterne synes at have en svag stigende Tendens, saavel for fio. Forretning til Europa, som til Østen og Australien.

Soyabønebefragterne er stadig aabne for Novbr./Decbr. Tonnage til omkring 26/6d. Basis Rotterdam eller Hamburg, men paa dette Marked er det Rederne, der holder sig tilbage. Saavidt vi forstaa ligger Redernes Ide omkring 1/- højere.

Fra Saigon sluttes stadig Ris til 28/- via Cape til Frankrig, Sept. til Novbr. Lastning.

De indiske Markeder er meget faste paa Grund af Tonnagemangel. Hvede fra Karachi til UK/Cont. vil positivt betale 25/- for Oktober, og for Linsæd fra Bombay til New York noteres 31/3d. Fra Madras Kysten indikerer Befragterne 27/6d. til sædvanlige Lossehavne, men Rederne holder ud for 29/6d.

Foruden de ovenfor nævnte Korndampere har Australien taget 2 Baade for Sukker fra Queensland til UK. til 32/- og er stadig aaben for Erts fra Whyalle til Baltimore og Japan.

Sydafrika noterer fortsat en Række Ertsordrer til Europa, men det synes at være vanskeligt at interessere Rederne for denne Forretning til de af Befragterne noterede Rater.

Af de europæiske Markeder har vi omtalt Donau tidligere. Middelhavet hjemgaaende er fortsat fast. En meget stor Baad, ca. 13,000 Tons d.w., fik f. Eks. 11/6d. fra Alexandria til Hull, 15/25. Sept., hvilket er den højeste Rate, der har været betalt for saadan Forretning i de sidste 7 Aar. Fra Sortehavet er Russerne stadig i Markedet for Tonnage for Erts til Staterne og noterer herfor 18/- for Oktober Lastning.

Paa vore hjemlige Breddegrader fortsættes Befragtingen af Trælaster til Minimalraterne, i enkelte Tilfælde lidt mere. Raten for Kul fra England til Danmark bevæger sig stadig omkring 4/- for 3000 Tonner med hurtig Losning.

Paa Timechartermarkedet er der heller ikke større Forandringer. Vestindia Markedet noterer \$1.15 for 4000 Tonner for Rundtur.

Befragtingen af udenlandsk Tonnage skal være bleven formindsket fra 4,3 Millioner Tons i første Halvdel af 1935 til 3,6 Millioner Tons i samme Tidsrum af 1936, d. v. s. med 16,4 pCt.

I det forløbne Halvaar er Antallet af Befragtinger, som er blevet sluttet i Unionen, steget betydeligt, nemlig fra 28 pCt. i 1935 til 76 pCt. i 1936.

Havnen Ciudad Trujillo

Det herværende Generalkonsulat for den dominikanske Republik har modtaget følgende Meddelelse:

»Den kunstige Havn i Ciudad Trujillo, som Regeringen har udvidet og forbedret, er nu taget i Brug.

For Fremtiden kan Skibe af selv de største Dimensioner, i Læ og Sikkerhed, ankre op i Ciudad Trujillos Havn.»

Brasiliens Kaffeafskibninger i Høstaaret 1935—36

Fra 1. Juli 1935 til 31. Juni 1936 blev der ialt afsendt af Kaffe fra brasilianske Havne: Fra Santos 10.572.617 Sække, fra Rio de Janeiro 2.891.912 Sække, fra Victoria 1.492.503 Sække, fra Paranagua 462.897 Sække, ialt 15.419.929 Sække, deraf i Kysttrafik 336.796 Sække, saaledes at 15.083.163 Sække — mod i Fjor 12.911.426 — Kaffe blev eksporteret fra Brasilien. Deraf afgik: til Nordamerika 8.530.065 Sække, til Europa 5.856.700 Sække, til La Plata 419.101 Sække, til Sydamerikas Vestkyst 134.384 Sække, til diverse Pladser 124.484 Sække, ialt 15.083.163 Sække. Af dette Antal Sække transporteredes 15,74 pCt. af Theodor Wille & Cia., 7,12 pCt. af American Coffee Corporation, 7,18 pCt. af Hard, Rand & Co., 4,94 pCt. af Leon Isreil & Co., 4,29 pCt. af Naumann, Gepp & Cia.

Guatemalas Kaffeudførsel

Efter officiel blev 1.100.000 Doheltcentner Kaffe eksporteret fra Guatemala i Høstaaret 1935—36. I

Sammenligning med de sidste tre—fire Aar er det en stor Forøgelse over pacific-Havnene, hvad der hænger sammen med, at Havnene der, Champerico og San José, i høj Grad staa i Forbindelse med de tyske Kaffeplantageejere i Guatemala, og disse benytter naturligvis disse Havne til Videretransport til Tyskland. Af de over Pacific-Havnene eksporterede Kaffe mængder gik 312.375 Doheltcentner til Amerika, 146.565 til Tyskland, 74.235 til Czekoslovakiet, 74.866 til Sverige, 14.039 til Frankrig og 1158 til England.

Chiles Havne

Den chilenske Havn Puerto Monti har udviklet sig gunstigt i de sidste Aar og er nu af den chilenske Regering blevet ophøjet til Toldhavn af 1. Klasse. Derimod blev Havnen Ayse — der hidtil har været 1. Klasse — degraderet til 2. Klasse. Havnen Maghallones har ligeledes i den sidste Tid vundet stærkt i Betydning, hvad der rimeligvis skyldes den meget vidtgaaende Udbygning af Havnen. I Havnen Iquique bestræber man sig paa alle Maader for at udvide og gøre alt for Kunderne: 12 moderne Kraner staa nu til Raadighed, men i Skibsfartskrise beklager man meget, at Havnemyndighederne ikke er skredet til en Uddybning og yderligere Udbygning af Havnen.

Suezkanalen i første Halvaar 1936

I de første 6 Maaneder er 2952 Skibe paa ialt 16,04 Millioner N.R.T. gaaet gennem Suezkanalen mod 2826 Skibe paa 15,86 Mill. N.R.T. i samme Tidsrum i Fjor. Skibstrafikken er altsaa steget lidt, og det skyldes hovedsagelig de italienske Transporter. Mens forrige Aar i de første 6 Maaneder 13,74 Mill. Tons Ladning blev befordret gennem Suezkanalen, var Tallet i de første 6 Maaneder i Aar kun 12,34 Mill. Tons. Det kan hovedsagelig føres tilbage paa formindskede Transporter fra det fjerne Østen til Europa, og adskillige Skibe er gaaet rundt om Afrika. At

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

FORTSAT FRA FOREGAAENDE SIDE

spare Kanalafgifterne betyder for Trampladninger et ikke uvæsentligt Beløb. Men om det betyder, at man er ved at lægge Skibsvejen om, saaledes som man haaber det i Sydafrika, er et andet Spørgsmaal.

I Juli Maaned passeredes Suez-Kanalen af 466 Skibe. Hidtil er der i Aar sejlet 3418 Skibe gennem Kanalen, hvilket er 105 Skibe flere end i Fjor. Indtægterne har udgjort 498 Mill. Fres. mod i Fjor 505 Mill. Frcs.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes forleden et nyt Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 624, som bygges til Skibsaktieselskabet »Rose« i Sandefjord.

Skibet bygges til Det Norske Veritas højeste Klasse og er specielt indrettet til Frugtfart. Alle Lastrum er isolerede, og der findes et stort Køleanlæg, som er i Stand til at holde den nedlastede Frugt ved en passende Temperatur.

Skibets Hoveddimensioner er 315' 0" × 45' 6" × 28' 10" til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 2,250 ts.

Skibet forsynes med en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type med en maximal Ydeevne af ca. 4,500 I.H.K.

Rederiet var repræsenteret af Skibsreder Gustav B. Bull, som var ledsaget af sin Frue og Datter, og Skibsmægler Jørgen Lorentzen med Frue.

Skibet, der døbtas af Fru Skibsreder Bull, fik Navnet »Giuba«.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges Torsdag en vellykket Prøvetur med Trælast-Dampskibet »Kuznetskstroj«, Værftets Byggenummer 621, bygget for Regning Unionen af de socialistiske Sovjet-Republiker.

Skibet er bygget til U. d. S. S. R.s Registers højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dels Hoveddimensioner er følgende: 98 m × 14,6 m × 7,15 m, og Bæreevnen er ca. 4,000 ts. d.w.

Skibet er forsynet med en Hoveddampmaskine (tre-gangs) og med cylindriske Køder. Maskineriet udvikler normalt ca. 1500 I.H.K. og giver Skibet en Fart af 10½ Knob.

Skibet er udført til Sejlads i Isfarvande og er derfor særlig forstærket.

Endvidere er der ogsaa i Apteringen taget nøje Hensyn til Ophold i arktisk Klima.

Besætningen, der bestaar af 42 Mand, har rummelige To-Mands-Kamre, ligesom Klubrum, Messer etc. er i moderne Udførelse med alle Indretninger for lange Rejser i de nævnte Farvande.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for saavel Zentral-vereinigung, Maschinimport, Moskva, det russiske Register som for Værftet.

Nakskov Skibsværft og Flyvemaskinefabrik

I 1914 begyndte Nakskov Havn sine store Udvidelser med at bygge Kajer, og Aaret efter tog man fat paa de store Uddybningsarbejder, hvorved der skabtes et nyt Sejlløb med 6,3 m Dybde. En meget betydelig Del af den halvanden Mill. kbm Fyld, der blev indvunden ved Uddybningen, blev benyttet til Opfyldning af de store, lavvandede Arealer mellem Færgelandet, Stensø og Trelholm, og herved skabtes ikke alene det 7 ha store Areal, som Nakskov Skibsværft raader over, men ogsaa endnu meget betydeligere Strækninger, hvor der nu er Mulighed for, at den projekterede Fabrik for Flyvemaskiner kan lægges.

Sejladsen til Næstved

I Forbindelse med Udførelsen af Jordarbejdet ved Fremstillingen af det nye Sejlløb til Næstved er det nødvendigt at opføre en midlertidig Bro over det gamle Sejlløb — Susaa — til Næstved.

Broen er en Pælebro, der er forsynet med en enkelt Klap, hvorigenennem den frie Aabning vinkelret paa Sejlretningen paa dette Sted er ca. 8,65 m, maalt vinkelret paa Broens Længderetning er Aabninge cna. 10,0 m.

Indtil videre vil Broen altid være i Aaben Stilling udenfor den almindelige Arbejdstid. I Arbejdstiden er der konstant Vagt ved Broen til Betjening af den for Skibes Gennefart.

For denne Bropassage gælder følgende Signaler: Fra Skibe, som ønsker at passere, gives som Signal en lang og en kort Tone. Fra Broen: Paa Broen er anbragt en Semafor med to Vinger. Begge Vinger er hejst under en Vinkel paa ca. 45 Gr. betyder, at Broen ikke betjenes. Højre Vinge nedad (set fra Skibet) betyder, at der er fri Passage. Venstre Vinge nedad (set fra Skibet) betyder, at Skibet skal stoppe.

MS. »Hammershus«

Den heromte svenske Brobygningseksper, Professor Otto Linton, har skrevet en overordentlig smigrende Artikel om m.s. Hammershus, som han betegner som »uden Tvivl Østersøens fornemste og bedst indrettede Passager-skib«.

Udvidelse af Fredericia Havn

Det blev for nylig i Fredericia Byraad besluttet at udvide Havnen baade mod Øst og Vest, og det Beløb, der skulde medgaa hertil, 3 Mill. Kr., staar allerede til Disposition.

Uafmærket Vrag ved Vejsnæs Nakke

En Mastetop, ragende ca. 2½ m over Vandet og antagelig fastsiddende i et Vrag, er den 23. August d. A. observeret paa ca. 54 Gr. 48 Min. 5 Sek. N., 10 Min. 15 Sek. E., ca. 6 Sømil W. ½ S. for Vejsnæs Nakke.

Stedet bliver nærmere undersøgt.

De nye Provinshavn-Takster

Moderne om Revisionen af Provinshavnens Takster er nu afsluttet med et Møde i Horsens, hvor Repræsentanter for 20 jydsk Havne deltog.

Mødets Forhandlinger, der lededes af Formanden for Sømmenslutningen af danske Havne, Borgmester H. P. Jensen, Nykøbing F., er hemmelige. Det forlyder dog, at de foreliggende Forslag ikke afviger fra de nugældende Takster.

Det endelige Taktsforslag sendes nu til Ministeriet for offentlige Arbejder.

De nye Takster kan dog først ventes endelig vedtaget efter Byrådsvalgene næste Aar.

2100 Mand i Arbejde

Paa Helsingør Skibsværft hersker i denne Tid den største Travlhed i Værftets Historie. Der beskæftiges 2100 Mand foruden Personalet paa Kontorer og Tegnestuer, og Maskinværkstedet skal bygges meget større, da Værftet nu selv skal til at bygge sine Dieselmotorer.

Sejlskibene viger for Motorkraften

3m. Sk. »Hertha« af Marstal har faaet installeret Motor og er afsejlet til Hernøsand for at laste Træ til Plymouth.

Efter at »Hertha« er blevet Motorskib, findes der kun i Marstal to Sejlskibe, nemlig »Frida« og »Merkur«.

Saaledes er Udviklingen. Sejlskibene maa vige for de motordrevne Skibe, og Havets stolle Svaner med de hvide, blafrende Sejl er snart en saga blott.

Færøernes Klipfiskeeksport

I Lørdags dannedes et Andelselskab, som skal organisere Klipfiskeeksporten fra Færøerne.

Bestyrelsen bestaar af Skibsrederne Fru Mueller, Magnus Dahl og J. Kjølbro.

»Rossia«s Generalforsamling

Genforsikrings-Aktieselskabet »Rossia« har afholdt ordinær Generalforsamling. Overretssagfører Fr. Dragsted dirigerede og Direktør R. A. Robbert aflagde Beretning og Regnskab. Det fremgik af Beretningen, at Forretningens Forløb i 1935 har været særdeles tilfredsstillende. De for tidligere Aar afsatte Reserver har vist sig at være rigelige.

Efter Afsættelse af de tekniske Reserver udviser Regnskabet et Overskud inklusive Overførsel fra forrige Aar, Kr. 97,883.28, af Kr. 654,493.15. I Udbytte til Aktionærerne blev der vedtaget at udbetale 8 pCt.

Nr. 500

Gøtaverken har i Lørdags søsat sin Nybygning Nr. 500. Det er Frugtmotorskibet »British Columbia Express« til Herlofsons Rederi i Oslo. Skibet er paa 3750 Tons, skal have 16½ miles Fart og faar Plads til 12 Passagerer.

D. F. D. S.' »Vistula« paa Grund

D. F. D. S.' Motorskib »Vistula«, der er paa Rundrejse i Danmark med 150 engelske Baconforhandlere, afgik forleden fra Svendborg til København. Paa Tolken ved Udsejlingen af Grønsund løb »Vistula« imidlertid paa Grund, og Svitzer blev tilkaldt. Bjergningsdamperne »Svava« fra Korsør og »Bien« fra København kom til Assistance og arbejdede med at bringe Skibet flot. De engelske Passagerer tog Situationen med godt Humør, og medens Bjergningsdamperne arbejdede, festedes der i »Vistula«s Saloner. De engelske Baconfolk er nu vendt hjem med en Oplevelse, der ikke hørte med til Programmet.

Fornyelse af den belgiske Handelsflaade

Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) S. A. har nu 7 Skibe under Bygning. Ved Slutningen af 1937 vil dets Flaade være forøget med omtrent 56,000 Tons d.w. Det er imidlertid muligt, at man vil vil skille sig af med nogle af de ældre Skibe. Den sidste Ordre er paa to Motorskibe paa omtrent 8500 Tons d.w. og 13 Knob til

Antwerpen-Congo Trafiken. De bliver bygget i Flensborg, og de ventes leveret til Paaske 1937. De vil blive forsynet med Tanke til Transporten af Palmeolie. Et andet Skib af samme Type bygges paa Cockerill Værftet i Antwerpen, mens fire hurtige Lastskibe, et til Nordatlantehavsfarten og de tre til La Plata Farten, vil være færdige i Midten af næste Aar. Programmet for Nybygninger omfatter ogsaa Planerne vedrørende Forandringen af de to Passagerdampere »Leopoldville« og »Albertville«, hvis Fart først og fremmest vil blive sat op.

Hollands største Passagerskib

Det meddeles officielt, at den nye store hollandske Passagerdamper, der for Tiden bygges hos Rotterdam Drydock Co. for Holland—Amerikalinien, vil faa Navnet »Nieuw Amsterdam«. Dette Skib, der vil blive det største Passagerskib under hollandsk Flag, vil staa parat i 1937 til at indgaa paa Ruten til New York. Det vil faa en Længde af 220 Meter, en Bredde paa 26,82 Meter, mens dets Dybde vil blive 16,17 Meter. Dets Tonnage bliver 33,500, og der vil være Plads for 520 1. Kl., 525 Turistkl. og 225 3. Kl. Passagerer. Der vil findes 120 Badeværelser. En yderligere interessant Detalje er, at der vil være 10 Dæk, 22 Redningsbaade, i Stand til at rumme 1984 Personer, og 65,000 Tons forskellige Materialer er gaaet til dens Bygning. Der vil blive gjort Stads af den som af en Primadonna den Dag, den staaer færdig.

Situationen er nu rolig i Belgien

I Havnen i Antwerpen arbejdes nu igen ganske normalt, og alle Spor af de nylige Strejker og Besværligheder er forsvundet. Der er nok af Arbejde, og det ser ud til, at alt skal forløbe roligt. I Antwerpens Havn bliver der næppe Strejke foreløbig! Der har man faaet nok af Urolighederne.

Teknologisk Institut

har udsendt sine omfattende Planer for den kommende Sæsons Dag- og Aftenundervisning, omfattende en Række Kursus, der vil blive afholdt for enhver Gren af dansk Haandværk og Industri, alle ined de bedste Lærerkrefter og med alle Institutets Laboratorier, Værksteder og Materialer til Raadighed. Interesserede kan henvende sig til Skoleafdelingens Kontor, Hagemannsgade, og rekvirere en Undervisningsplan.

PERSONALIA

40 Aars Jubilæum

Den 7. September kan 1. Maskinmester i D. F. D. S. *Carl Christian Petersen* fejre 40-Aars-Dagen for sin Ansættelse i Selskabet.

Allerede i 1901 blev C. C. Petersen Undermaskinmester og 1907 1. Maskinmester. Siden Januar 1926 har C. C. Petersen været Maskinchef i s.s. »Kong Haakon«.

25 Aars Jubilæum

Maskinmester *Jessen* fejrede den 1. September 25 Aars Jubilæum i D. F. D. S. Maskinmester *Jessen* blev ansat 1911 som Maskinassistent i s.s. »Hellig Olav« og forfremmet til Undermaskinmester 1913. For Tiden er *Jessen* 2. Mester i s.s. »Svanhilde«.

25 Aars Jubilæum

Sluseassistent *Th. Andersen* fejrede 1. September 25 Aars Jubilæum ved Københavns Havnevesen.

70 Aar

Forhenværende mangeaarig Skibsfører i Dampskibsselskabet »Torm«, Kaptajn *J. P. Dam*, fyldte 1. September 70 Aar. Fra sin Ungdom har Kaptajn *Dam* været en dygtig og uforfærdet Sømand, og allerede som ung Styrmand blev han dekoreret med Redningsmedaillen for udvist Mod ved Bjergningen af Besætningen fra det danske Barkskib »Therese«. Kaptajn *Dam* forlod Søen i 1931.

Jubilæum

Dundee-Mægler- og Skibsrederfirmaet *B. L. Nairn & Co.* har fejret 50 Aars Jubilæum i disse Dage. Grundlæggeren, *Mr. B. L. Nairn*, er en meget anset Mand i sin By, dansk Konsul, og desuden Konsul for Norge, Estland, Belgien og Letland.

60 Aar

Generalkonsul *Franz Norstrand* fyldte den 2. Sept. 60 Aar. I en ung Alder blev *Franz Norstrand* sendt paa Studierejser til Amerika, England og Tyskland og kunde ved Hjemkomsten træde ind i det fædrende Firma som ansvarlig Direktør kun 22 Aar gl. Her lagde han straks stor Dygtighed for Dagen og viste sig Gang paa Gang som en Købmand af Format. Ved Faderens Død i 1912 blev *Franz Norstrand* Eneindehaver af Firmaet. Generalkonsul *Norstrand* er Medlem af Det forenede Dampskibsselskab, Aarhus Oliefabrik, Assurance Compagniet Baltica.

POSITIONSLISTE PR. 1. SEPTEMBER 1936

A

s.s. *Aalborg* ank. Hull 31.8.
s.s. *Aaro, Thomsen*, ank. Burntisland 30.8.
s.s. *Aase* ank. Preston 26.8.
m.l. *Aase Mærsk* afg. Algiers 20.8. til Salonica.
s.s. *Absalon* ank. Newcastle-on-Tyne 28.8.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore til Port Said 31.8. hjg.
s.s. *Agnete* afg. Bordeaux 23.8. til Casablanca.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Hammerfest 15.8.
s.s. *Alabama* afg. Rio Janeiro 15.8. til Kbhvn.
s.s. *Alfa* pass. Skagen 26.8. p. R. t. Plymouth.
s.s. *Algarve* afg. Kbhvn. 31.8. til Antwerp.
s.s. *Alice* pass. Hanstholm 27.8. p. R. t. Helsingør.
m.s. *Almena* afg. Halifax 18.8. til Parrsboro.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. La Pallice til London 31.8. hjg.
s.s. *Alssund*, Clemmen Nielsen, ank. Göteborg 28.8.
s.s. *Amalienborg* ank. Newport 23.8.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. Vancouver 27.8. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Rotterdam 21.8. til St. Kitts.
s.s. *Anna* ank. Viborg 25.8.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Panama 18.8. til Cebu.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 18.8.
s.s. *Anne* pass. Spurn Hd. 26.8. til Aalborg.
m.s. *Argentina* afg. Aarhus 2.9.
m.s. *Arizona* afg. Kbhvn 17.8. til Buenos Aires.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Kalundborg 22.8.
m.s. *Asbjorn*, Bjark, pass. Panama Kanalen 30.8. p. R. t. San Pedro.
m.s. *Asia*, Hansen, afg. Santiago de Cuba 29.8.
s.s. *Asko*, Hansen, afg. Tyne 1.9.
s.s. *Aslaug* pass. Hirtshals 25.8.
m.s. *Asnæs* pass. Hollenau 29.8.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, afg. Norfolk Va. 27.8.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Bryssels 23.8.
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Dairen til Tsingtau 31.8. hjg.

B

s.s. *Beira* i Kbhvn.
s.s. *Bellona* afg. Odense 27.8.

m.l. *Bente Mærsk* ank. Talcahuano 16.8. til La Libertad.
s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 31.8.
s.s. *Bertha* pass. Spithead 20.8. p. R. t. Cowes.
s.s. *Bes* pass. Dunnet Hd. 1.9.
s.s. *Betty* pass. Vlissingen 23.8.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Quebec 18.8. til Norfolk.
s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, ank. Archangelsk 28.8.
s.s. *Birgitte* ank. Antwerp 25.8.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Aalborg 28.8.
s.s. *Bodil* afg. Gibraltar 23.8. til Berwick.
s.s. *Bogo*, N. Nielsen, ank. Horten 30.8.
m.s. *Boringia*, Rasmussen, ank. Aden 1.9. udg.
m.s. *Bornholm*, P. H. Petersen, ank. Manchester 30.8.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Haderslev 31.8.
s.s. *Brasilien* ank. Rosario 19.8.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Rosario 22.8.
s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, afg. Gdynia 29.8. til Ghent.
s.s. *Britta* afg. Bordeaux 25.8.
s.s. *Broholm* afg. Algiers 29.8. til Lissabon.
s.s. *Brosund*, J. C. Bundesen, afg. Portland, Me. 28.8. til New York.
s.s. *Brynhild* ank. Danzig 20.8.

C

m.s. *California* ank. Rosario 17.8.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas til London 27.8. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* ank. Marseilles 26.8.
s.s. *Carmen* ank. Alicante 25.8.
m.s. *Caroline Mærsk* afg. Corpus Christi 19.8. til Göteborg.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 31.8., afg. Kbhvn. 4.9. til Antwerp.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Sundastr. 20.8.
s.s. *Christiansborg* ank. Archangel 28.8.
m.s. *Chr. Holm* ank. Havre Red 1.9.
s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Cardiff 13.8. til Freetown.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Para 23.8.
s.s. *Cimbria* ank. Kbhvn. 31.8.
s.s. *Clara*, Johansen, ank. Danzig 30.8.
m.s. *Columbia*, S. Norregaard, afg. Forv. Antwerp 29.8.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1.9.36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,00
NEWYORK.....	446,50	AMSTERDAM.....	302,80
BERLIN.....	179,20	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,40	PRAG.....	18,55
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,35

s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Quebec 20.8. til Richmond.
s.s. *Cyril*, S. J. Farup, pass. Dakar 23.8.

D

s.s. *Dagmar* ank. Lisbon 22.8.
s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 31.8., afg. Kbhvn. 5.9. til London.
s.s. *Dania* ank. Brügge 31.8.
m.s. *Danmark* forv. ank. Salana 8.9.
m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Ushant til Rotterdam 1.9. hjg.
s.s. *Deleware* pass. Hirtshals 26.8.
s.s. *Dorrit* ank. Rendsburg 22.8.
s.s. *Douro* ank. Kbhvn. 20.8.
s.s. *Dronning Maud* afg. Oslo 1.9. til Kbhvn.

E

s.s. *Ebba* pass. Gibraltar 23.8. p. R. t. Savona.
s.s. *Ebro* i Kbhvn.
s.s. *Edith* pass. Gibraltar 25.8. p. R. t. London.
s.s. *Edv. Nissen* ank. Antwerp 13.8.
s.s. *Effe Mærsk* ank. Danzig 23.8.
s.s. *Egholm* ank. Liverpool 28.8.
s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, afg. Ardrossan 27.8.
s.s. *Elisabeth* afg. Immingham 28.8. til Stolpmunde.
s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Haifa 22.8.
s.s. *Ellen* afg. Tyne 26.8.
s.s. *Ellensborg* ank. Danzig 28.8.
s.s. *Elsborg* ank. Hull 29.8.
s.s. *Else* ank. Viborg 26.8.
s.s. *E. M. Dalgas* pass. Ushant 23.8. p. R. t. Libreville.
s.s. *Emanuel* afg. Immingham 29.8. til Trangsund.
s.s. *Emilie Mærsk* ank. Ridham Dock 18.8.
m.t. *Emma Mærsk* ank. Fawley 24.8.
s.s. *Energi* forv. afsejle Kbhvn. 1.9. til Archangel.
s.s. *England* ank. Kbhvn. 30.8.
s.s. *Enigheden* ank. Torquay 28.8.
s.s. *Erik Boye* ank. Puerto Tarafa 11.8.
s.s. *Erindring* afg. Leningrad 31.8. til Kbhvn.
s.s. *Erna* pass. Dungeness 28.8. p. R. t. Buenos Aires.
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Bangkok for Singapore 31.8. hjg.
s.s. *Ester* pass. La Coubre 27.8. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, Timecharter Newfoundland.
s.s. *Estland*, W H. Rasmussen, afg. Pärnu 28.8.
s.s. *Estrid* afg. Dakar 25.8. til Konakri.
m.s. *Europa*, Dahl, afg. Fawley Road til St. Thomas 27.8. udg.

F

m.s. *Falstria*, Seier-Christensen, afg. Marseilles for Antwerp 21.8. hjg.
s.s. *Fano*, J. Korff, afg. Danzig 27.8. til Manchester.
m.s. *Fano* pass. Dungeness 21.8.
m.s. *Fionia*, Kolls, pass. Ushant til Dakar 31.8. udg.
s.s. *Flora* i Esbjerg.
s.s. *Flynderborg* ank. Kemi 27.8.
s.s. *Fredensborg* ank. Nice 30.8.
s.s. *Frederiksborg* pass. Dungeness 31.8.
s.s. *Freya* pass. Helsingør 27.8. p. R. t. London.
s.s. *Frigga* pass. Southend 24.8.
s.s. *Frode* ank. Danzig 16.8.
s.s. *Fylla* pass. Helsingør 26.8. p. R. t. Råfsö.

G

s.s. *Georgia* afg. Tyne 17.8. til New York.
s.s. *Gerd* afg. Las Palmas 26.8. til Liverpool.
s.s. *Gerda* afg. Carthagena 19.8. til Barcelona.
s.s. *Gerda Toft* pass. Finisterre 29.8.
m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Philadelphia 27.8. til Hongkong.
s.s. *Gorm* afg. New York 20.8. til Oslo.
s.s. *Grete* ank. London 27.8.
s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, ank. Pärnu 28.8.
s.s. *Gudrun* ank. Rouen 23.8.
s.s. *Gunhild* ank. Hamburg 27.8.
s.s. *Gunver Mærsk* afg. Swansea 20.8. til Quebec.
s.s. *Gyda* pass. Spurn Hd. 27.8. p. R. t. Halifax.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Archangel 31.8.
s.s. *Hafnia* ank. Methil 29.8.

s.s. *Halfdan* ank. Kbhvn. 1.9.
s.s. *Holland*, E. Andersen, afg. Archangel 18.8.
s.s. *Hans*, From, ank. Ystad 1.9.
s.s. *Hans Broge* afg. Helsingør 20.8. til Hamina.
s.s. *Hans Mærsk* afg. Corner Brook 9.8. til St. Anthony.
s.s. *Harald* ank. Aarhus 22.8.
s.s. *Harriet* afg. Amsterdam 27.8. til Rouen.
s.s. *Hebe* ank. Kbhvn. 20.8.
s.s. *Helene* ank. Kolka 24.8.
m.s. *Henning Mærsk* ank. Buenos Aires 23.8.
s.s. *Henry Tegner* ank. Kalundborg 26.8.
m.s. *Herdis* afg. Algiers 27.8. til Alexandria.
s.s. *Hertha Mærsk* afg. Danzig 26.9. til Aarhus.
s.s. *Hilde* ank. Viborg 25.8.
s.s. *Hindsholm* i Dok i Frederikshavn 14.8.
s.s. *Hoar* afg. Kbhvn. 3.9. til Hull.
s.s. *Hulda Mærsk* pass. Lødingen 17.8. p. R. t. Archangel.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Hull for Kbhvn. 1.9. hjg.
m.s. *Indien*, A. Broner, afg. Neapel 29.8.
s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Lødingen 26.8. p. R. t. Port de Banc.
s.s. *Ingeborg S.* pass. Hirtshals 26.8. p. R. t. Ipswich.
s.s. *Inge Mærsk* pass. Dungeness 27.8. p. R. t. Havre.
s.s. *Inger* afg. Susa 23.8. til Sete.
s.s. *Inger Toft* pass. Ushant 31.8.
s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Archangelsk 31.8.
s.s. *Island* pass. Helsingør 23.8. p. R. t. Reykjavik.
s.s. *Ivar*, afg. Oslo 26.8. til New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, ank. Kbhvn. 31.8.
s.s. *Jakob Mærsk* afg. Emden 19.8. til Casablanca.
m.t. *Jane Mærsk* afg. Rotterdam 15.8. til Corpus Christi.
s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Danzig 30.8. til Antwerpen.
m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Genoa til Port Said 1.9. udg.
s.s. *Jenny* pass. Dungeness 26.8. p. R. t. Las Palmas.
s.s. *Jessie Mærsk* ank. Danzig 23.8.
s.s. *Johanne* ank. Kolka 25.8.
s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerp 25.8.
s.s. *Jolantha*, ank. Hamburg 31.8.
s.s. *Jonna* pass. Ushant 27.8. p. R. t. Hamburg.
m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Marseilles 1.9. udg.
s.s. *Jutta* ank. Rouen 26.8.
s.s. *Jægersborg* ank. Korsør 29.8.

K

m.s. *K. H. Petersen*, afg. St. Thomas 19.8.
s.s. *Kai*, Friis, ank. Bryssels 30.8.
s.s. *Karen* ank. Poole 21.8.
s.s. *Karen Toft* afg. Sundsvall 31.8.
s.s. *Karia* ank. Bayonne 25.8.
m.s. *Katrine Mærsk* ank. Constantza 23.8.
s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Helsingør 21.8. p. R. t. Leningrad.
s.s. *Kentucky*, afg. Jacksonville 27.8. til Miami.
s.s. *Kirsten Mærsk* afg. New port 19.8. til Havana.
s.s. *Kirsten* ank. Lovisa 21.8.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sivardt, ank. Tynen 30.8.
s.s. *Knut* ank. Lemvig 24.8.
s.s. *Knud* pass. Helsingør 28.8.
s.s. *Kong Haakon* afg. Kbhvn. 2.9.

L

s.s. *Lars Kruse* ank. London 19.8.
s.s. *Laura* ank. Rio Janeiro 24.8.
s.s. *Laura Mærsk* ank. Mesane 16.8.
s.s. *Lexa Mærsk* ank. Lemvig 23.8.
s.s. *Lica Mærsk* pass. Helsingør 27.8. p. R. t. Montreal.
s.s. *Lifland*, L. Hartmann, ank. Murmansk 28.8.
s.s. *Lilleborg* ank. Trangsund 30.8.
s.s. *Lilian* ank. Bristol 28.8.
s.s. *Lily* pass. Skagen 27.8. p. R. t. Stansgate.
s.s. *London*, Hansen, ank. Blyth 31.8.
m.s. *Lundby*, Lund, laster Vancouver for U. K.
m.s. *Luisiana* ank. Buenos Aires 14.8.
s.s. *Lynæs* pass. Spurn Point 1.9.

M

s.s. *Maja* pass. Helsingør 26.8. p. R. t. Kotka.
m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Kbhvn. til Göteborg 1.9. udg.
s.s. *Magnus* ank. Middelfart 31.8.
s.s. *Maine* afg. Kbhvn. 1.9. til Horsens.
s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Oran 28.8.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Tyne 31.8.
s.s. *Margrete* pass. Helsingør 28.8.
s.s. *Margrethe* ank. London 1.9.
s.s. *Marianne* afg. Klaipeda 25.8. til King's Lynn.
s.s. *Marie* afg. Stockholm 25.8. til Viborg.
m.t. *Marie Mærsk* ank. Balbao 22.8.
s.s. *Marie Toft* pass. Kobervik 31.8.
m.s. *Marocco* afg. Lissabon 31.8. til Oporto.
s.s. *Maryland* afg. Aalborg 27.8. til Oslo.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 – Antwerpen 1930.



s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Danzig 28.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Gdynia 24.8.
 s.s. *Marx* ank. Kiel 23.8.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Ridham Dock 22.8.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Middlesbrough 1.9. udg.
 s.s. *Minsk* ank. Danzig 24.8.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, afg. Danzig 26.8. til Bayonne.
 s.s. *N. J. Ohlsen* forv. ank. Maraus 1.9.
 s.s. *Najaden* ank. Helsingør 21.8.
 s.s. *Nancy* afg. Carrara 22.8.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Danzig 25.8.
 s.s. *Nelly* afg. Königsberg 25.8. til Tallinn.
 s.s. *Nerma* afg. London 28.8. til Emden.
 s.s. *Nevada* pass. Dungeness 19.8.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Buenos Aires 27.8.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 21.8.
 s.s. *Niobe* pass. Emmerich 26.8. p. R. t. Cologne.
 m.s. *Nora Mærsk* afg. Manila 23.8. til Hongkong.
 s.s. *Nordborg* ank. Gdynia 26.8.
 m.s. *Nordbo* ank. Nakskov 19.8.
 s.s. *Norden* afg. Clark City 21.8. til Campbellton.
 m.s. *Nordfarer* afg. Dakar 11.8. til Lourenco Marqus.
 m.s. *Nordhavet* afg. New York 20.8. til Casablanca.
 m.s. *Nordhval* afg. Nakskov 26.8.
 m.s. *Nordlys* afg. Bremen 14.8. til New York.
 m.s. *Nordpol* ank. Osaka 25.8.
 s.s. *Nordsoen* ank. Marseilles 19.8.
 m.s. *Normandiet*, K. H. Petersen, afg. St. Thomas 19.8.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 1.9.
 s.s. *Olaf* ank. Swansea 30.8.
 s.s. *Olga* afg. Kbhvn. 19.8.
 s.s. *Olga S.* ank. London 22.8.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Bremen 26.8. til Canada.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, afg. Lissabon 27.8.
 m.s. *Oregon* afg. Rio Janeiro 26.8. til Kbhvn.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Kalundborg 30.8.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Ushant 14.8. p. R. t. Vest Africa.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Cebu 18.8. udg.
 s.s. *Paula* ank. Christobal 23.8.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Limhamn 31.8.
 m.s. *Peru*, Kragelund, afg. Dakar for Cape Town 21.8. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Los Angeles 26.8.
 s.s. *P. N. Damn* pass. Las Palmas 21.8.
 s.s. *Polly* ank. Uuras 21.8.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Aarhus 29.8.
 s.s. *Primula* afg. Leith 22.8. til Island.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Danzig 30.8.

R

s.s. *Randi* ank. Randi 26.8.
 s.s. *Reval* afg. Leningrad 31.8.
 s.s. *Riga* ank. Aarhus 29.8.
 s.s. *Rigmor* ank. Uuras 23.8.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Helsingør 27.8. p. R. t. Nantes.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 31.8.
 s.s. *Robert* afg. Gibraltar 27.8. til Algiers.
 s.s. *Rosenborg* pass. Ushant 28.8.
 s.s. *Rota* ank. Esbjerg 26.8.

S

s.s. *Saga* i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Hirtshals 27.8. p. R. t. Antwerp.

s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Danzig 31.8.
 s.s. *Scandia* 30.8. 24 N. 38 W. p. R. t. Aruba.
 s.s. *Scandia* ank. Caen 27.8.
 s.s. *Scotia* afg. Antwerpen 31.8. til Seaham.
 s.s. *Seine* i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Brockman, afg. Leningrad 28.8.
 m.s. *Selandia*, Andersen, afg. Mazatlan til Los Angeles 26.8. udg.
 m.s. *Siam*, Nielsen, afg. Santiago de Cuba 1.9. udg.
 s.s. *Signe* ank. Riga 22.8.
 s.s. *Sigrød* afg. Tees 28.8. til Kbhvn.
 s.s. *Sigrun* ank. Flushing 27.8.
 s.s. *Silkeborg* afg. Saffi 30.8.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Grangemouth 27.8.
 s.s. *Skagerak* ank. Antwerpen 26.8.
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 30.8.
 s.s. *Skodsborg* afg. London 1.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 1.9. til Gdynia.
 s.s. *Slesvig* solgt.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Dunnet Hd. 28.8. p. R. t. Barrow.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. Hanstholm 1.9.
 s.s. *Sophie* pass. Dungeness 28.8. p. R. t. Woodbury.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 27.8. til London.
 s.s. *Stella* afg. Tocopilla 22.8. til Panama.
 m.s. *Stensby*, Eggers, forv. afgaa Riga 1.9. til Baltimore.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Balboa 24.8.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 30.8.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Antwerp 25.8.
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk 19.8. til Galveston.
 s.s. *Svanholm*, ank. Manchester 31.8.
 s.s. *Svava* ank. Aarhus 25.8.
 s.s. *Svend Pii* ank. Dakar 25.8.
 s.s. *Søborg* ank. Hull 22.8.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 1.9. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, forv. ank. Santos 2.9.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, afg. Three Rivers 26.8.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Hull 30.8.
 s.s. *Tekla* pass. Skagen 27.8. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Kbhvn. 1.9.
 s.s. *Tennessee* afg. Madeira 23.8. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* afg. Aalborg 27.8. til Leith.
 s.s. *Tjaldur* i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 24.8.
 m.s. *Tongking*, Juul Christensen, afg. Singapore til Manila 1.9. udg.
 s.s. *Tove* afg. Flushing 26.8. til Rendsburg.
 s.s. *Tovetil*, F. Bang, ank. Archangelsk 31.8.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Svendborg 29.8.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 31.8. til Aalesund.
 s.s. *Tula* afg. Antwerp 27.8. til Casablanca.
 s.s. *Tunis* afg. Oran 31.8. til Algiers.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Nicochea 30.8. til New York.
 s.s. *Tyr* i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe* ank. Kbhvn. 30.8.
 s.s. *Ulla* afg. Teneriffe 20.8. til Rio Janeiro.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Flushing 26.8. til Åbo.
 s.s. *Uranienborg* afg. Luleå 29.8.

V

s.s. *Valborg* pass. Dungeness 27.8. p. R. t. Bridwater.
 s.s. *Vendia*, ank. Norresundby 31.8.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Trondheim 21.8. til Archangel.
 s.s. *Viborg* afg. Sharpness 31.8.
 s.s. *Victoria* ank. Flensburg 31.8.
 s.s. *Vidar* ank. Grimsby 26.8.
 s.s. *Viola* pass. Skagen 24.8. p. R. t. Riga.
 s.s. *Virginia* pass. Ushant 10.8. p. R. t. Buenos Aires.

W

s.s. *Wihl. Colding* ank. Leith 28.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, afg. Danzig 23.8. til Bordeaux.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 1.8. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Roska Roads 31.8.

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
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN
Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

Skibsproviering

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

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København

**Toldbodens Motorfærge og
Transportforretning**

M. P. Winding (Forh. Skibsfører)

anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trossføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Tlgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod



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 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.

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

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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

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 Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe
Patent Mønje Grøn 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.

52. Aargang.

København 2. September 1936.

Nr. 35.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

2393. Sverige S.-Kyst. Källafjärden. Vrag fjernet.

(U. f. s. Nr. 35/2628. Stockholm 1936.)

Vraget af Skonnerten paa c. 56° 03',₃ N. 15° 44',₈ E. er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.

(E. f. S. Nr. 30/2046 1936.)

2394. (T). Sverige. Ölandsrev Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 35/2626. Stockholm 1936.)

Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandrede ligesom Radiotelegraften, men Reservefyrskibet har ikke Radiofyr.

(E. f. S. Nr. 30/2047 1936.)

2395. Sverige. Idö Stångskärs Indløb. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 35/2687. Stockholm 1936.)

Vraget af Motorsejlskibet *Allair*, der ligger sunket paa 57° 40',₂₁ N. 16° 47',₅₀ E. er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne ved Middelvandstand er 6 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 24/1433 1935.)

2396. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 35/2624. Stockholm 1936.)

Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 33' N. 18° 58' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede. Reservefyrskibet er forsynet med Radiotelegrafstation.

(E. f. S. Nr. 30/2051 1936.)

2397. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 23/862. Helsingfors 1936.)

Lystønden *Ajos* paa c. 65° 40' N. 24° 31' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 50/2874 1935.)

2398. **Finland. Bottniska Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Stånggrund Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 23/881. Helsingfors 1936.)
Stånggrund (Tankokari) Fyr paa c. 60° 43' N. 21° 02' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 7/393 1936.)
2399. **Polen. Danzig Bugt. Putziger Deepke. Dybde aftaget.**
(N. f. S. Nr. 35/3796. Berlin 1936.)
Dybden i Ledefyrinien er for Tiden kun 4,0 m. En Uddybning til 4,5 m vil blive foretaget i Løbet af 1936.
2,0 m Pullen paa c. 54° 39',0 N. 18° 31',7 E. findes ikke.
Lys- og Klokketønden: c. 54° 39' N. 18° 33' E.
(Kort Nr. 269.)
2400. **Tyskland. Femern. Staberhuk. Taagesignal oprettes.**
(N. f. S. Nr. 35/3797. Berlin 1936.)
Midt i September d. A. vil der uden nærmere Meddelelse umiddelbart ved Siden af *Staberhuk Fyr* paa c. 54° 24' N. 11° 19' E. blive oprettet et Taagesignal med elektrisk Membransender. Tonehøjde: 500 c/s. Taagesignalet, der skærmes ind mod Land, bliver Bogstaverne ST hver 30^s, Tone 1^s, Pause 1^s, Tone 1^s, Pause 1^s, Tone 1^s, Pause 3^s, Tone 3^s, Pause 19^s. En graa Jernkonstruktion paa Platformen af et rødt Hus.
(E. f. S. Nr. 21/1449 1936. Kort Nr. 292, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 398.)
2401. **Tyskland. Femern. Staberhuk E. Afmærkning forandres.**
(N. f. S. Nr. 35/3874. Berlin 1936.)
Midt i September d. A. vil, samtidig med at *Staberhuk* Taagesignal træder i Virksomhed og uden nærmere Meddelelse, Fløjtetønden *Staberhuk O.* paa 54° 23' 40" N. 11° 21' 10" E. blive ombyttet med en hvid Spirtønde med E.-Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 34/2019 1936. Kort Nr. 292, 298, 279 og 280.)
2402. **(P). Tyskland. Kielerfjord. Friedrichsort Fyr forandres.**
(N. f. S. Nr. 35/3875. Berlin 1936.)
I sidste Halvdel af September d. A. vil det nuværende hvide, faste Lys i Ledesektoren i *Friedrichsort Fyr* paa c. 54° 24' N. 10° 12' E. blive forandret til hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 5^s, Mærke 1^s. De øvrige Sektorer bliver uforandret. Middellysevnen i Ledesektoren og i Varselsektorerne bliver 23 Sm.
(Kort Nr. 298 og 279. Danske Lods, Side 393.)
2403. **Tyskland. Kielerfjord. Holtenau Red. Kulhuk flyttet.**
(N. f. S. Nr. 35/3876. Berlin 1936.)
Kulhukken paa *Holtenau Red* er flyttet til 54° 22' 17" N. 10° 10' 31" E.
(Kort Nr. 279.)

(Se Tillæg.)

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

2404. **(T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 30. August d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret 3,8 m.
Klørdyb S. Klokketønde: c. 54° 50',8 N. 10° 33',1 E.
(E. f. S. Nr. 31/2156 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2405. **Danmark. Kattegat. Læsø Trindol Fyrskib forandret.**
Fyrskibet *Læsø Trindol* paa c. 57° 28' N. 11° 20' E. er ombyttet med et andet Fyrskib af samme Udseende. Fyrkarakteren er uforandret. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm. Lysevne: 19 Sm.

Lufttaagesignalet afgives med Nautofon, Karakteren uforandret, Tonehøjden er ændret fra 525 Sv./Sek. til 300 Sv./Sek.

Til Brug ved en omtrentlig Afstandsbedømmelse er Lufttaagesignalet kombineret med Radiosignalet saaledes, at et Lufttaagesignal sætter ind samtidig med den sidste Prik i Bogstavgruppen a), d. v. s. c. $13,5^s$ og $1^m \cdot 13,5^s$ efter Radiosignalets Paabegyndelse.

Antallet af Sekunder, som medgaar fra nævnte Prik høres og indtil Lufttaagesignalet høres, angiver da Afstanden fra Fyrskibet, idet 1^s svarer til c. 330 m.

Radiofyret vil fremdeles være Nr. 2 i Gruppen — *Anholt Knob, Læsø Trindele, Østre-Flak* — med uforandrede Sendetider og Radiofrekvens ($294,5$ kc/s.: 1019 m); Tonefrekvensen er ændret fra 1269 c/s til 423 c/s og Karakteren er:

a) Bogstaverne LTR LTR.....	13,75 ^s .
b) Pause.....	1,25 ^s .
c) 7 Streger, hver af $4,5^s$ Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser, hvori gives 1 Prik af $0,25^s$ Varighed.....	36,00 ^s .
d) Pause.....	9,00 ^s .
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Undervandssignalet er bortfaldet.

(E. f. S. Nr. 31/2159 1936. Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 207. Fyr-Fort. Nr. 83 og Side 237.)

2406. Danmark. Limfjorden. Oddesund. Grisetaaodde Vinkelfyr. Fyrtaarn ommalet.

Fyrtaarnet til *Grisetaaodde* Vinkelfyr paa $56^{\circ} 34' 51''$ N. $8^{\circ} 34' 12''$ E. er nu malet saaledes, at Fyrbygningen fremtræder som et rundt Taarn med røde og hvide Bælter.

(Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 158. Fyr-Fort. Nr. 533.)

2407. Norge. Oslofjord. Oslo E.-lige Indløb. Stangskjærrabben Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1936.)

Stangskjærrabben Fyr paa c. $59^{\circ} 53',0$ N. $10^{\circ} 42',8$ E. er forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejll. fra 5° til 66° .
2. Rødt i — - 66° - 72° .
3. Grønt i Pejll. fra 72° til 77° .
4. Hvidt i — E. over gennem *Hegholm-sundet*.

(Kort Nr. 236.)

2408. Norge. Oslofjord. Oslo W.-lige Indløb. Dyna Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1936.)

I *Dyna* Fyr paa c. $59^{\circ} 53',8$ N. $10^{\circ} 41',7$ E. er indlagt en rød Lysvinkel i Pejlinger over *Skurvegrunnen* fra ind paa *Herbern* til den tidligere Grænse for hvidt Lys 241° .

(Kort Nr. 236.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2409. England. Thomsen Anduvning. Barrow Nr. 15 A Tønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 37. Trinity House, London 1936.)

Paa Grund af Forandringer ved *Mouse Sand* er Tønden *Barrow Nr. 15 A* flyttet saaledes, at den nu ligger i 14 m Vand $2,6$ Sm Sm 205° fra *West Barrow* Baake.

c. $51^{\circ} 31\frac{3}{4}'$ N. $1^{\circ} 03\frac{1}{2}'$ E.

2410. England. Themson Munding. Buxey Sand. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.
(N. t. M. Nr. 1653. London 1936.)
Vraget af Motorskibet *Dela*, der ligger sunket paa $51^{\circ} 42' 09''$ N. $1^{\circ} 09' 24''$ E., er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne nu er $4,0$ m. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 21/1465 1936.)
2411. England. Humber. Bull Fyrskib genudlagt.
(N. t. M. Nr. 1660. London 1936.)
Bull Fyrskib paa c. $53^{\circ} 34'$ N. $0^{\circ} 06'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 28/1909 1936.)
2412. (P). Shetlandsøerne. Fugla Ness Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 1645. London 1936.)
Omkring den 14. September d. A. forandres *Fugla Ness Fyr* paa c. $60^{\circ} 06'$ N. $1^{\circ} 21'$ W. til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s . Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 31/2177 1936. Kort Nr. 263.)
2413. Shetlandsøerne. Muckle Roe Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1644. London 1936.)
Muckle Roe Fyr paa c. $60^{\circ} 21'$ N. $1^{\circ} 27'$ W. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s . Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 31/2177 1936. Kort Nr. 263.)
2414. Shetlandsøerne. Suther Ness Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1644. London 1936.)
Suther Ness Fyr paa c. $60^{\circ} 22'$ N. $1^{\circ} 00'$ W. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s . Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 31/2177 1936. Kort Nr. 263.)
(Se Tillæg.)

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

2415. (P). Frankrig. Saint-Malo Anduvning. Afmærkning forandres.
(A. a. N. Nr. 32/2031. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Afmærkningen ved Anduvningen til *Saint-Malo*, som følger:
1. Lystønden *Bouée de la Petite Porte* paa c. $48^{\circ} 41',4$ N. $2^{\circ} 07',3$ W. ombyttes med en rød og sort, vandret stribet Lys- og Fløjtetønde med Ballon, og som viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$.
 2. Tønden *Bouée du Vieux Banc Ouest* paa c. $48^{\circ} 41',9$ N. $2^{\circ} 10',2$ W. ombyttes med en rød og sort, vandret stribet Lystønde med Ballon, og som viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser. To-Formærkelser hver 9^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,6^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$.
 3. Tønden *Bouée de la Basse du Boujaron* paa c. $48^{\circ} 40',2$ N. $2^{\circ} 06',1$ W. ombyttes med en rød Lys- og Fløjtetønde med Kegle, og som viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s .
 4. Tønden *Bouée de la Traversaine* paa c. $48^{\circ} 40',1$ N. $2^{\circ} 04',9$ W. ombyttes med en rød Lystønde med Kegle, og som viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s .
 5. Taarnet *Le Buron* paa c. $48^{\circ} 39',4$ N. $2^{\circ} 03',7$ W. forsynes med et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 9 Sm. Rødt Taarn med Kegle. Fyret er ubevogtet.
 6. En sort Lys- og Fløjtetønde med Cylinder, og som viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, udlægges paa c. $48^{\circ} 40',3$ N. $2^{\circ} 07',6$ W. Lys- og Fløjtetøndens Navn er *Bouée des Baharats Ouest*. — Den almindelige Tønde *Les Baharats* er omdøbt til *Les Baharats Est*.
 7. Tønden *Bouée de Bunel* paa c. $48^{\circ} 40',9$ N. $2^{\circ} 05',3$ W. forsynes med en Klokke.
 8. En rød Klokketønde med Kegle, *Bouée du Vieux Banc Est*, udlægges paa c. $48^{\circ} 42',3$ N. $2^{\circ} 09',4$ W.

2416. (T). Frankrig. La Horaine de Bréhat Anduvning. Tønde forsvundet.
(A. a. N. Nr. 35/2222. Paris 1936.)
Tønden *Bouée des Echaudés* paa c. $48^{\circ} 53',_4$ N. $2^{\circ} 57',_3$ W. er forsvunden.
2417. Irland E.-Kyst. Belfast. Fyr lyser atter normalt.
(N. t. M. Nr. 1670. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa c. $54^{\circ} 37'$ N. $5^{\circ} 54'$ W., paa NE.-Enden af *West Twin Island*, er atter tændt og lyser med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 17/1178 1936.)
2418. Irland E.-Kyst. Arklow Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1648. London 1936.)
Arklow Fyr paa c. $52^{\circ} 48'$ N. $6^{\circ} 08'$ W. er forandret til at vise hvidt og rødt, ast Lys.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2419. (T). Frankrig. Ile de Ré Anduvning. Le Couronneau. Tønde udlagt.
(A. a. N. Nr. 35/2218. Paris 1936.)
En sort Tønde med cylinderformet Topbetegnelse er udlagt paa c. $46^{\circ} 12',_8$ N. $1^{\circ} 20',_9$ W., tæt søværts for den forsvundne Baake.
(E. f. S. Nr. 50/2919 1935.)
2420. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Pollock Rip Fyrskib. Radiofyr og Lufttaagesignal synkroniseres.
(N. t. M. Nr. 29/1987. Washington 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil Radiofyret og Lufttaagesignalet om Bord i *Pollock Rip Fyrskib* paa c. $41^{\circ} 36'$ N. $69^{\circ} 51'$ W. blive synkroniseret for at kunne anvendes til Afstandsbestemmelse. Taagesignalet, der skal afgives med Membran, bliver det samme som nu med Undtagelse af, at en Gruppe paa et kort og et langt Stød, henholdsvis 1^s. og 5^s. med 1^s. Mellempause, træder i Stedet for et af de almindelige Stød hvert 3. Sendeminut. Det korte og det lange Stød vil blive synkroniseret med Streger af tilsvarende Længde i Radiosignalet.
2421. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt Indløb. Brenton Reef Fyrskib. Taagesignal forandret. Radiofyr oprettet.
(N. t. M. Nr. 30/2039. Washington 1936.)
Følgende Forandringer er foretaget om Bord i Fyrskibet *Brenton Reef* paa c. $41^{\circ} 26'$ N. $71^{\circ} 23'$ W.:
1. Taagesignalet afgives med Diafon og er forandret til Et-Stød hver 30^s, Stød 6^s, Pause 24^s.
 2. Et Radiofyr er oprettet. Bølgelængde: 308 kc/s (974 m).
Signalet er, som følger:

1. Tre Streger, bestaaende af en høj, en dyb og en høj Tone	30 ^s .
2. Pause	2 ^m . 30 ^s .
Periode	3 ^m .
- Sendetider: Under Taage og i usigtbart Vejr uafbrudt.
I klart Vejr: De første 10 Min. af hver Time.
3. Til Afstandsbestemmelse afgives i Radiofyrets og Taagesignalets hvert 3. Sendeminut en Gruppe paa 2 Streger (Toner), henholdsvis 1^s. og 5^s. med 1^s. Mellempause.
2422. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyrskib. Radiofyr og Lufttaagesignal synkroniseret.
(N. t. M. Nr. 29/1993. Washington 1936.)
Radiofyret og Lufttaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Winter Quarter Shoal* paa c. $37^{\circ} 55'$ N. $74^{\circ} 56'$ W. er synkroniseret for at kunne anvendes til Afstandsbestemmelse. En Gruppe paa 2 Streger (Toner), henholdsvis 1^s. og 5^s. med 1^s. Mellempause afgives i Radiofyrets og Taagesignalets hvert 3. Sendeminut.

- 2423. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Red. Willoughby Spit. Fyrbelysning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1639. London 1936.)
1. Fyret paa SW.-Spidsen af *Willoughby Spit* paa c. 36° 58' N. 76° 18' W. er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise grønt Et-Blink.
 2. Det grønne Blinkfyrt c. 0,8 Sm 311° fra (1) er nedlagt.
 3. En rød Lystønde „No. 6“, der viser rødt Et-Blink hver 10^s, er udlagt 0,45 Sm 303° fra (1).
- 2424. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Diamond Shoal Fyrskib. Radiofyrt og Lufttaagesignal synkroniseres.**
(N. t. M. Nr. 31/2142. Washington 1936.)
- Omkring den 1. September d. A. vil Radiofyret og Lufttaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Diamond Shoal* paa c. 35° 03' N. 75° 20' W. blive synkroniseret for at kunne anvendes til Afstandsbestemmelse.
- En Gruppe paa 2 Streger (Toner), henholdsvis 1^s. og 5^s. med 1^s. Mellempause vil blive afgivet i Radiofyrets og Taagesignalet hvert 3. Sendeminut.

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

- 2425. Brasilien. Parahyba Floden Indløb. Fyrt nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1651. London 1936.)
Nedennævnte Fyrt er permanent nedlagt:
Barra Fort. Cabedello. c. 6° 58' S. 34° 50' W.
- 2426. Argentina. Bahia Blanca. Puerto Belgrano. Tønde inddraget.**
(N. f. S. Nr. 32/3533. Berlin 1936.)
Den røde Tønde paa c. 38° 55',7 N. 62° 04',8 W. er permanent inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2427. Frankrig. Marseille Anduvning. Tiboulen-de-Maire. Fyrt tændt.**
(A. a. N. Nr. 35/2216. Paris 1936.)
Paa Øen *Tiboulen-de-Maire* er paa c. 43° 12',8 N. 5° 19',6 E. tændt et nyt Fyrt, der viser rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s, Lys 4,5^s, Mørke 1^s, Lys 1,5^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 57 m. Synsvidde: 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
Rødt Lys i Pejlinger mellem 325° og 145°, iøvrigt grønt Lys.
(E. f. S. Nr. 33/2315 1936.)
- 2428. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Pianosa. Fyrt forandret.**
(A. a. N. Nr. 268/741. Genua 1936.)
Cala San Giovanni Fyrt paa c. 42° 35' N. 10° 06' 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: 10 Sm.
- 2429. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto di Napoli. Oplysning om Fyrt.**
(A. a. N. Nr. 283/751. Genua 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/2108 1936 meddeles, at Ombygningen af Fyret paa Hovedet af S. *Vincenzo Molen* paa c. 40° 50' N. 14° 16' E. nu er tilendebragt, og at Fyrets Lysevne er forøget til 26,5 Sm.
(E. f. S. Nr. 30/2108 1936.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

16/1059 *København—Rødbyhavn.* Oplysning om Brændetid for Luftfy.

I. Østersøen.

1986

8/487 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
 14/1015 *Tyskland. Kielerfjord. Gabelsflach* NE. Lystønde udlægges til Øvelsesbrug.
 25/1672 *Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto (Karlö).* Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.
 Advarsel.
 26/1736 *Sverige. Öland. Degerhamn.* Lodsstation nedlægges.
 28/1880 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Anduvning. Skydeøvelser.
 29/1970 *Estland. Moon Sund. Vorins Fyr* forandres.
 29/1971 *Estland. Moon Sund. Harilaid Fyr* forandres.
 29/1972 *Estland. Riga Bugt. Svorbe (Sorvesäär) Halvø. Zerel (Sörve) Fyr* forandres.
 30/2064 *Tyskland. Rügen. Stubbenkammer* NE. Vrag „Anna“. Advarsel.
 31/2143 *Sverige. Lodsstationer* ophæves.
 32/2212 *Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib* ombyttes midlertidig.
 35/2394 *Sverige. Ölandsrev Fyrskib* midlertidig ombyttet.
 35/2400 *Tyskland. Femern. Staberhuk.* Taagesignal oprettes.
 35/2401 *Tyskland. Femern. Staberhuk E.* Afmærkning forandres.
 35/2402 *Tyskland. Kielerfjord. Friedrichsort Fyr* forandres.

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

1986

1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn* N. Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Fortørne.
 1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
 1/21 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provesten Fort.* Oliehavn under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.
 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedo Fort*.
 1/30 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Havnearbejder. Midlertidig Afmærkning.
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
 1/34 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia* SE. Undervandshindring.
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpkydning. Advarsel.
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 4/230 *Sverige. Sundet. Helsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
 7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstromsbroen.* Besøjningsforholdene ændret.
 14/1016 *Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn.* Tilsanding.
 18/1292 } *Danmark. Sundet. Drogden.* Fyrbaake opføres. *Drogden Fyrskib* flyttet. Lys- og Fløjte-
 22/1516 } tønde udlagt.
 26/1804 }
 21/1453 *Sverige. Sundet.* Indløbet til *Malmö.* *Malmö yttre, östra Fyr* forandres.
 22/1561 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provestens Havn.* Midlertidig Afmærkning af Indsøjlingen.
 24/1663 *Danmark. Sundet. Drogden.* Drogden Fyr under Bygning. Sejladsforskrift. Advarsel.
 26/1745 *Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib* ombyttes midlertidigt.

1936

- 27/1825 } Danmark. Sundet. Middelgrundsfort. Flakfort. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Haarbolle.
 33/2332 } Skanse. Skydeøvelser. Advarsel.
 31/2151 Danmark. Sundet. Skovshoved Havn. Oplysning om Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.
 31/2152 Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebøksminde Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 31/2154 Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 31/2193 Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved Rev. Undervandshindring.
 34/2343 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 34/2345 Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i Havn og gravede Render.
 35/2404 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1936

- 1/38 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/39 Danmark. Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W. Undervandshindring.
 1/41 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret. Advarsel.
 1/44 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplada.
 1/45 Danmark. Limfjorden. Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg. Gennemsejlingsaabning midlertidig formindsket. Tider for Gennemsejling.
 9/569 Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag „Kaj“. Advarsel.
 12/802 Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.
 13/894 } Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 16/1084 }
 19/1379 } Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Jernbanebro. Brooverbygning fjernes.
 29/1979 } Advarsel.
 21/1456 }
 24/1621 } Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Forestaaende Havnearbejder. Ændringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.
 25/1691 }
 26/1751 }
 25/1693 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning.
 27/1828 Danmark. Kattegat. Juelsminde Havn. Tilsanding.
 28/1885 Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje. Skydning. Advarsel.
 31/2197 Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib midlertidig ombyttet.
 31/2198 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 32/2222 Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 32/2223 Danmark. Kattegat. Læsø-Rende Fyrskib midlertidig ombyttet.
 32/2225 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.
 34/2346 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1936

- 1/48 } Nordsøen. Doggerbank. E.-Side. Vrag. Advarsel.
 8/488 }
 1/56 Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 1/57 England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.
 1/58 England. Humber. Grundt Vand.
 1/59 Skotland. Firth of Forth. North Carr Rock. Forsøgslystønde med Taageknaldsignal flyttet.
 1/60 Skotland. Firth of Forth. Leith. Boreoperationer.
 10/639 England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet.
 25/1704 England. Wilhernsea. Fyr forandres.
 29/2000 England. Sunk Fyrskib ombyttes midlertidig.
 29/2001 England. Humber. Vrag.
 30/2092 England. The Downs. Vrag.
 32/2229 England. Themsen Anduvning. Girdler Fyrskib ombyttes.
 32/2230 England. Cockle Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
 32/2231 England. South Winterton Ridge Lystønde. Fyrkarakter forandres.
 32/2232 England. Cromer Knoll Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
 33/2291 England. North Foreland. Vrag.
 33/2295 Skotland. Firth of Forth. Lystønder og Undervandshindringer udlægges midlertidigt. Advarsel.
 35/2412 Shellundsoerne. Fuglu Ness Fyr forandres.

Island og Færøerne.

- 1986
 1/86 *Island. Fazaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.*
 1/88 *Island. Fáskrúðsfjörður. Hafnarnes Fyr midlertidig slukket.*
 1/69 *Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.*
 17/1179 *Færøerne. Bordo. Klaksvig. Havnearbejder. Advarsel.*
 28/1912 } *Island W.-Kyst. Fazaflói. Akranes. Krossvík. Nyt Fyr tændes. Tænding af Fyr udsat.*
 33/2300 }
 33/2299 *Island SW.-Kyst. Reykjanes. Radiofyr oprettes.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1986
 1/82 *Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.*
 1/83 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*
 1/84 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*
 1/85 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.*
 1/86 *Danmark. Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.*
 1/88 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
 1/89 *Danmark. Stednavne rettes i danske Søkort.*
 1/92 *Færøerne. Vejmelding pr. Radio.*
 2/146 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselsstationer.*
 2/147 *Britiske Øer og Nordseen. Almindelige Oplysninger angaaende Miner.*
 12/859 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibruter. Ispatrouilletjenesten genoptages.*
 13/932 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
 15/1054 *Sverige. Opmaalingsarbejder 1936. Midlertidige Mærker for Søopmåling og Triangulation. Advarsel.*
 16/1115 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.*
 16/1116 } *Tyskland. Norddeich. Oceanvejmeldinger pr. Radio.*
 34/2391 }
 17/1210 *Danmark. Udsendelse af Radiotelegrafavis.*
 18/1290 *Danmark. Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.*
 18/1291 *Britiske Øer. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
 30/2137 *Spanien. Fyr midlertidig slukket.*

- 2430. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola d'Ischia. Fyrs Lysevne.**
(A. a. N. Nr. 268/739. Genua 1936.)
Fyret paa *Punta Imperatore*, SW.-Spidsen af *Isola d'Ischia*, har en Lysevne af 35 Sm.
c. 40° 43' N. 13° 51' E.
- 2431. (P). Isola Pantelleria. Punta Spadillo. Fyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 283/752. Genua 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Punta Spadillo* Fyr paa c. 36° 49' N. 12° 01' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0₃, Mørke 2₂^s, Blink 0₃^s, Mørke 7₂^s. Lysevne: c. 32 Sm.
- 2432. Grækenland E.-Kyst. Arkakion Island. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1637. London 1936.)
En Klippegrund med 14₀ m Vand ligger paa c. 39° 09' N. 23° 31' E., 1₁₅ Sm 36° fra N.-Spidsen af *Zogria Island*.
- 2433. Rusland. Sorte Hav. Ochakov Channel. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1624. London 1936.)
1. En rød Lystønde, der viser blaat Et-Blink hver 4^s, er udlagt 2₁₂ Sm 293° fra *Fort Nikolaev* W.-lige Ledefyr.
2. Den rød- og hvidmalede Spidstønde tæt NW. for (1) er permanent inddraget, medens den røde Spirtønde med Flag forbliver paa Plads.
3. En rød Lystønde, der viser blaat Et-Blink hver 2^s, er udlagt 1₂₅ Sm 279° fra *Fort Nikolaev* W.-lige Ledefyr.
4. Den røde Spirtønde med en opadvendt Kost c. 0₁ Sm NW. for (3) er permanent inddraget.
Fort Nikolaev W.-lige Ledefyr: 46° 34' (30") N. 31° 33' (30") E.
- 2434. Rusland. Sorte Hav. Kherson eller Dnieper Bugt. Undervandshindring.**
(N. t. M. Nr. 1625. London 1936.)
En Undervandshindring er beliggende paa c. 46° 36' N. 31° 36' E., 2₁ Sm 41° fra *Fort Nikolaev* E.-lige Ledefyr. En sort- og hvidmalet Spirtønde er udlagt tæt N. for Undervandshindringen.
- 2435. Rusland. Sorte Hav. Nikolaev (Nicolaieff). Grund.**
(N. t. M. Nr. 1638. London 1936.)
En Grund med 1₈ m Vand ligger paa c. 47° 00' N. 31° 59' E., 1₃ Sm 15° fra *Nikolaev* Observatorium.

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

- 2436. Bugten ved Aden. Tajura. Oplysning om Skær.**
(N. t. M. Nr. 1656. London 1936.)
1. Et Skær med under 1₈ m Vand ligger paa c. 11° 47' N. 42° 52' E., 0₆₁₃ Sm 244° fra Kilden c. 0₃ Sm NW. for *Tajura*.
2. Skæret med under 1₈ m Vand, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 11° 47' N. 42° 53' E., c. 0₁ Sm 168° fra den i (1) omtalte Kilde, findes ikke.
- 2437. Persiske Bugt. Indløbet til Shatt-al-Arab. Ledefyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1626. London 1936.)
Paa c. 29° 52' N. 48° 47' E., 4₂₀ Sm 64° fra Semaforen, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 13 Sm. Sort Tremmeværkstaarn med Trekant med Spidsen nedad. Fyret er synligt i Pejlinger fra 99° til 109° og fra 334° til 349°.
- 2438. Reunion. Pointe des Galets. Fyr lyser atter normalt.**
(N. t. M. Nr. 1642. London 1936.)
Pointe des Galets Fyr paa c. 20° 55' S. 55° 18' E. lyser atter regelmæssigt og med normal Fyrkarakter.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2439. Singapore Stræde. Singapore. Mount Faber. Signalstation flyttet.
(N. t. M. Nr. 1657. London 1936.)
Mount Faber Signalstation er flyttet c. 365 m i Retningen 134° til 1° 16' (07") N. 103° 49' (23") E.
2440. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. B nka N.-Kyst. Toedjoe Islands. Puller.
(B. a. Z. Nr. 201/2404. 's-Gravenhage 1936.)
a. En Stenpulle med 2½ m Vand er fundet paa 1° 07' 16" S. 105° 14' 07" E., N. for *Tokong Kembany*.
b. En Stenpulle med 4½ m Vand er fundet paa 1° 11' 45" S. 105° 14' 58" E., W. for *Tjebia*.
2441. Sunda Øerne. Macassar Stræde. Oplysning om Skær.
(N. t. M. Nr. 1680. London 1936.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 16/1110 1936 meddeles, at det deri omtalte Skær ligger paa c. 3° 11' S. 118° 26' E., c. 21 Sm SW. for *Onkona Point*.
(E. f. S. Nr. 16/1110 1936.)
2442. Japan. Naikai. Takehara. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1643. London 1936.)
Paa c. 34° 19' N. 132° 54' E., 1,12 Sm 277° fra NW.-Pynten af *Aba Shima* (*Awa Shima*), er tændt et nyt Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
2443. Japan. Kyushu S.-Kyst. Kagosima Kaiwan. Navneforandringer.
(N. t. M. Nr. 1628. London 1936.)
Nedennævnte Stednavne er forandret, som følger:
a. *Kami Ze* paa c. 31° 08' N. 130° 37' E. til *Kan Se*.
b. *Tarano Dake* (*Tahlia Bluff*) paa c. 31° 15' N. 130° 39' E. til *Uwomi Take*.
c. *Kurokami Se* paa c. 31° 35' N. 130° 44' E. til *Hamashima*.
d. *Yebisu Jima* (*Ebisu Shima*) paa c. 31° 39' N. 130° 44' E. til *Nakano Shima*.
e. *Se Jima* (*She Shima*) paa c. 31° 38' N. 130° 44' E. til *Io Shima*.
f. *Betska Saki* paa c. 31° 03' N. 130° 46' E. til *Akase Saki*.
g. *Mukai Shima* paa c. 31° 11' N. 129° 23' E. til *Uji Shima*.
h. *Yebanoki Se* paa c. 31° 37' N. 131° 29' E. til *Tabunoki Se*.
2444. Australien N.-Kyst. Clarence Strait Anduvning. Grund.
(N. t. M. Nr. 1682. London 1936.)
En Grund med 6,4 m Vand er fundet paa c. 11° 55' S. 131° 28' E., 12,9 Sm 52° fra *Cape Hotham* Fyr.
2445. New Zealand. South Island. Dusky Sound (or Bay). Skær.
(N. t. M. Nr. 1669. London 1936.)
Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. 45° 44' S. 166° 48' E., 0,5 Sm 0° fra Midten af den lille Ø mellem *Shag Isles* og *Cooper Island*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2446. Danmark. Lille-Bælt. Bekendtgørelse om Fredning af Fuglelivet paa et Vandareal S. for Fredericia Havn m. m.
Ministeriet for Landbrug og Fiskeri har under 31. Juli 1936 udstedt nedenstaaende Bekendtgørelse:
Efter Indstilling fra Reservatraadet fastsætter Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved i Henhold til § 7 i Lov Nr. 94 af 7. April 1936 om Reservater for Pattedyr og Fugle følgende Bestemmelser angaaende Fredning af Fuglelivet paa det nedenfor angivne Vandareal S. for *Fredericia* Havn med den ligeledes nedenfor nævnte Kyststrækning.

Fredningen omfatter Vandarealet N. for en Linie, fra *Erritsø* Bæks Udløb ved *Sauddal* til et Punkt beliggende c. 150 m S. for *Skanseodden*, og derpaa i N.-lig Retning til *Skanseodden*. Knæpunktet S. for Skansen vil blive afmærket, ligesom der vil blive opsat Mærker ved Liniens Endepunkter i Land.

Fredningen omfatter tillige den Del af Kyststrækningen, der ligger mellem Vandarealet og den fra *Fredericia* i W.-lig og derpaa i S.-lig Retning førende Landevej.

Det forbydes alle og enhver paa det fredede Omraade at ombringe eller indfange Fugle, det være sig ved Skydevaaben, Ruser, eller paa en hvilken som helst anden Maade, samt at ødelægge eller indsamle Fugleæg.

Færdsel med Bøsse paa det fredede Omraade er forbudt; dog er Gennemsejling fra og til *Fredericia* Havn med afladt Bøsse tilladt, ligesom Fiskeriet det paagældende Sted uhindret kan foregaa som hidtil med al Slags Fiskeredskab, der ikke er i Strid med den gældende Fiskerilov.

Overtrædelse af nærværende Bekendtgørelse straffes i Overensstemmelse med § 20 i Lov om Reservater for Pattedyr og Fugle med Bøder.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

(Kort Nr. 318, 241 og 304. Danske Lods, Side 347.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Bogs Nr.

England:

- N 3792 Persian Gulf. — Plans on the northeast coast of Bahrain island. — Approaches to Bahrain harbour and Khor Kaliya. — Bahrain harbour. — Khor Kaliya.
- N 3781 Australia, Torres Strait. — Wednesday island to Booby island, including Prince of Wales channel.
- R 2837 A Persian Gulf, eastern sheet.
- R 3791 Plans in the Persian gulf.
- † 20 Persian Gulf. — Bahrein harbour.
- † 3540 Khor Kaliya.
- † 35 Persian Gulf. — Basidu.
- † 3380 Plans in the Persian gulf.
- † 437 Torres Strait. — Albany pass to Booby island.
- † 691 Normanby sound and Prince of Wales channel.
- † 3419 Goode island anchorage.

Tillæg.

I. Østersøen.

2447. Danmark. Vejsnæs Nakke W. $\frac{1}{2}$ S. Vrag forgæves eftersøgt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/2392 1936 meddeles, at den deri omtalte Mast, der var observeret paa c. $54^{\circ} 48',3$ N. $10^{\circ} 15',0$ E. forgæves er eftersøgt. Det har sikkert drejet sig om et drivende Rundholt.

(E. f. S. Nr. 34/2392 1936.)

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

2448. Danmark. Sundet. Tuborg Havn E. Dybde paa tidligere Losseplads.

Ved en nylig foretagen Opmaaling af den tidligere Losseplads E. for *Tuborg* Havn har det vist sig, at mindste Dybde paa dette Areal er $5,3$ m.

c. $55^{\circ} 44'$ N. $12^{\circ} 36\frac{1}{2}'$ E.

(E. f. S. Nr. 30/2085 1936. Kort Nr. 303, 285, 210 og 249.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2449. Danmark. Graadyb. Esbjerg Trafikhavn W. Pulle.

En Pulle med 5,0 m Vand ved Middel-Springvandslavvande har dannet sig paa
55° 28' (07") N. 8° 25' (40") E., 342 m 263° fra Fyret paa Trafikhavnens N.-Mole.
(Kort Nr. 308, 245 og 255. Havnelods, Side 55.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



CARLSBERG GRAPE-TONIC

er en Nyhed, De skal lægge Mærke til. Den er fremstillet af frisk Grapefrugt-Saft tilset Kinin, hvilket giver den en pikant, let bitter "Tone".

Nydes ublandet eller f. Eks. med et Stænk Gin.

CARLSBERG GRAPE-TONIC

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &

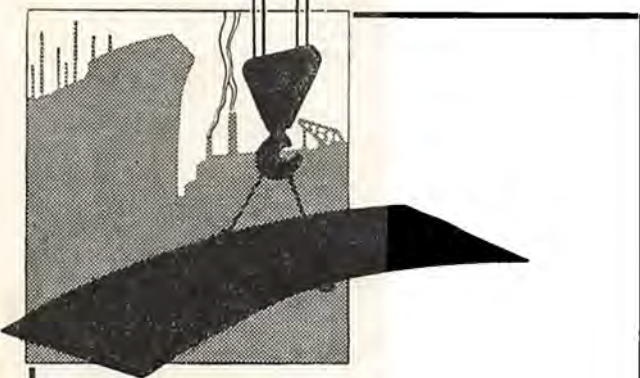
Captains' **C**ode

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.



**Nybygninger
Reparationer**

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstif. 9.



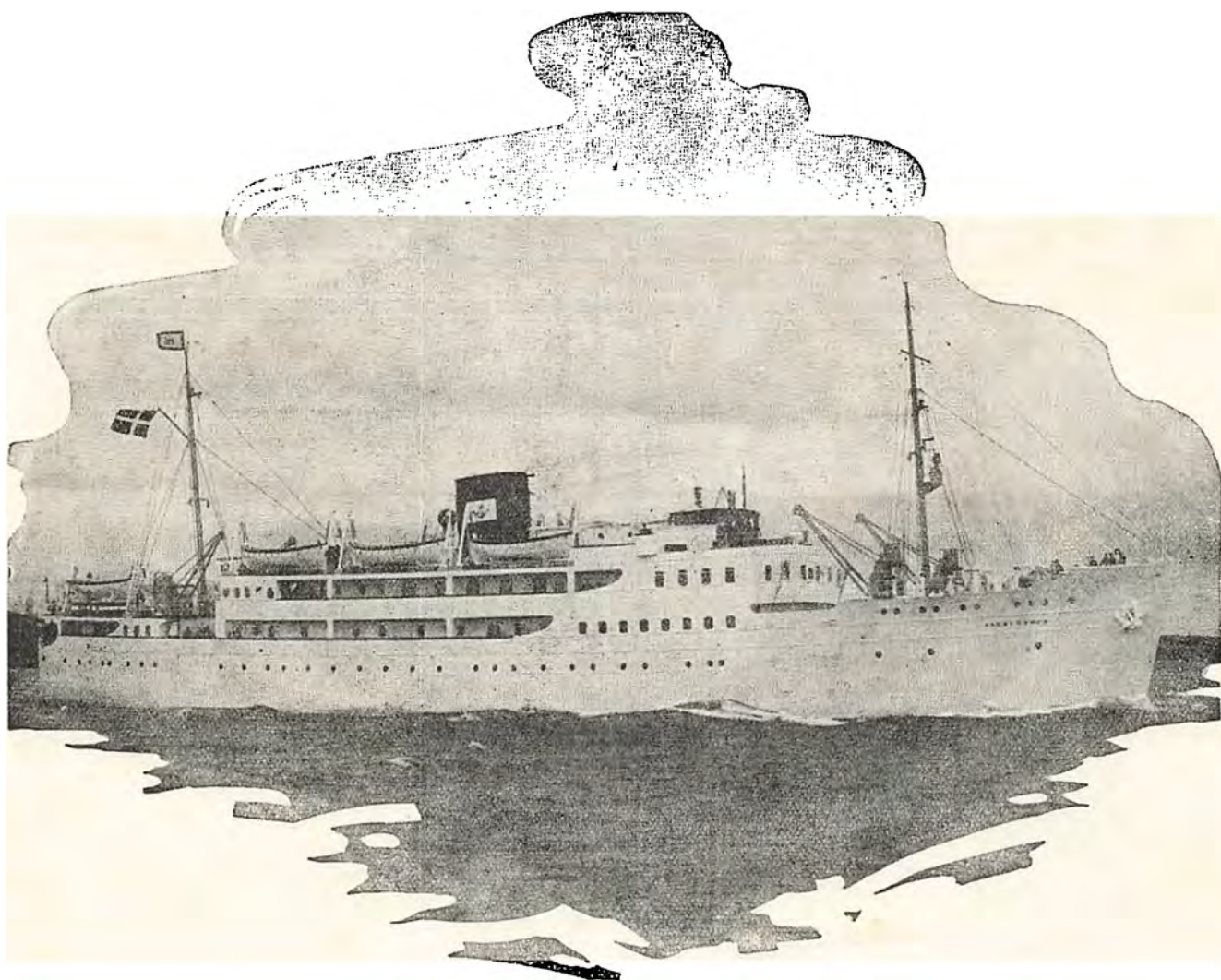
Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1899
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

—♦—

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

—♦—

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



Den nye smukke Bornholmerbaad smøres med

GARGOYLE MARINE OIL

Forbindelsen med Bornholm bliver bedre og bedre. Sidst har ^A/_S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 sat et prægtigt nyt Motorskib, M/S "Hammershus" ind paa Ruten. Det er bygget af Burmeister & Wain og forsynet med 2250 HK B. & W. Dieselmotor af nyeste Konstruktion og smøres udelukkende med Gargoyle DTE Marine Oil.

Hvor det drejer sig om Præcision i Driften og om den største Sikkerhed, kan man med Fordel beskytte Maskinerne med Gargoyle Marine Oil, der er Kvalitet helt igennem.

VACUUM OIL COMPANY A/S - KBHVN.



DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 37

TORS DAG 10. SEPTEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN GORDISKE KNUDE

Situationen bliver mere og mere uløselig i Europa. Det ser ud til at blive en gordisk Knude, idet de to Systemer, der staar overfor hinanden, aldrig vil være indstillet paa Forhandling. Som det gjaldt den spanske By Irun, gælder det hele Situationen. Enten udryddes eller sejres! Enten erobres en Ruin eller falder Del af dette, der er saa haabløst i Situationen. Forhandlingsmomentet mangler fuldstændig.

De to Systemer har nu begge haft deres Tid, har boret sig fast i Europa, inficeret det Legeme, der hedder Europa. Selvfølgelig har saadanne fremmede Elementer medført Feber; der er Uro at spore i Europas Krop i Øjeblikket, snart det ene Sted, snart det andet. Det er — kan man næsten sige — de hvide og røde Blodlegemer, der vil komme til at udkæmpe Kampen. Europa er i sig selv sund; et stort, stærkt Fastland, hvor England kunde gælde som Hovedet, men de mange Kure, man har anvendt paa Europa efter den Sygdom, der hed Verdenskrigen, har ikke virket fremmende. Situationen har samlet sig i en Haardknude, — maaske er det den gordiske Knude, som der intet aandet Middel er mod — end at man hugger den over!

DANMARKS HANDEL MED ITALIEN

Italien er nu ved at klarlægge sin Handelspolitik over for Udlandet. For nogle Dage siden afsluttedes en ny Handelstraktat med Norge. I disse Traktater hedder det, at det kontraherende Land indrømmer Italien Ret til at yde sine Eksportører en Eksportpræmie paa 15 pCt.: De norske Varer, der ankommer til Italien, skal af Importøren betales til den officielle Kurs 316 Lire pr. 100 norske Kroner plus en Afgift paa 20 pCt. Det bliver altsaa i Virkeligheden til en Kurs af 379 Lire for hver 100 Kroner, Fakturaen lyder paa. Pengene indbetales, som sædvanlig, paa Clearing Kontoen.

Endvidere: For hver 100 norske Kroner, han sælger Varer til Norge, bliver han af Clearing Kontoen betalt med 316 Lire, men derudover modtager han en Eksportpræmie paa 15 pCt. Han faar saaledes i alt 363 Lire for hver 100 Kr. Eksportpræmien tilvebringer den italienske Stat ved Hjælp af den nævnte 20 Procents Afgift paa Importen.

Ordningen fordyrer norske Varer i Italien, medens Italienerne sættes i Stand til at sælge billigere paa det norske Marked. I Realiteten betyder denne Ordning det samme som et italiensk Valutafald i Forhold til norske Kroner.

Det er Italiens Mening at søge lignende Aftaler afsluttet med andre evropæiske Lande. En Ordning af det dansk-italienske Handelsforhold maa saaledes ogsaa anlages at være nærforestaaende, og naar vi ikke saa hurtigt som Nordmændene kan komme til en Ordning med Italien, skyldes det i første Række det ret betydelige Beløb, Danmark har indefrosset i Italien. Italien har ogsaa Tilgodehavender her, men det drejer sig om et væsentligt mindre Beløb. For Norges Vedkommende søger man at afvikle det iøvrigt ikke ret store Tilgodehavende ved at lade 10 pCt. af Betalingen fra Italien tilfalde de norske Kreditorer. Om man kan lænke sig en tilsvarende Ordning for Danmarks Vedkommende, vides endnu ikke.

REDERNE OG BEGIVENHEDERNE I SPANIEN

Talrige Redere vil være interesseret i, hvordan Forholdene i Spanien indvirker paa deres Forretning, og talrige Forespørgsler til Nordisk Skibsrederforening giver til Resultat, at man i vide Krese ikke er klar over Situationen, der da ogsaa er meget vanskelig at klarlægge.

Det har været rettet Forespørgsler fra Redere, som enten har skullet losse eller lade i spanske Havne, og man har spurgt, om Certeparterne kunde annulleres, naar Rejsen ikke var begyndt, og om man kunde nægte at sejle, enten før eller efter at Konnossementet var udstedt, at føre Lasten frem til Losseplads, mens andre Forespørgsler har drejet sig om Sikring af Fragtbetaling o. s. v.

Disse Spørgsmaal har været meget vanskelige at besvare, da der foreligger saa indbyrdes modstridende Oplysninger om Forholdene. Saa meget kan dog siges, at man næppe har Ret til at "cancellere", naar et Skib er befragtet til at laste eller losse i spansk Havn. For det første er det i de fleste Tilfælde umuligt med Bestemthed at sige, hvilket Lands Lov der kommer til Anvendelse, hvis der opstaar en Diskussion, om Rederen eller Befragteren er berettiget til at annullere Kontrakten, og disse Spørgsmaal, om en Kontrakt-Annullering er berettiget eller ikke, løses forskelligt i de forskellige Lande.

Nogen almindelig Ret til Annullering vil der som Regel ikke være i de sædvanlige Standardkontrakter, som man har med at gøre, og der maa specielle Klausuler til, for at Parterne skal kunne hæve Kontrakten. Imidlertid er der et Forhold af ganske speciel Interesse, og det er Vanskelighederne ved at faa indkasseret Fragt for Rejser til Spanien. Selv om disse Rejser ellers forløber nogenlunde normalt med Hensyn til Losningen, gaar alle Erfaringer ud paa, at det for Tiden ikke lader sig gøre at udøve nogen Panteret i Lasten for Fragt. Forholdet er nemlig det, at de almindelige civile Domstole de fleste Steder i Spanien i Øjeblikket er sat ud af Funktion, og man kan derfor ikke ved Rettens Hjælp faa beslaglagt Last i Land, indtil der er stillet Sikkerhed for Fragtens Betaling. Helt bestemt kan dette dog ikke siges for alle spanske Byers Vedkommende, men hvis Redere overhovedet tør indlade sig paa at sende deres Skibe til Spanien under de nuværende Forhold, gør de klogt i at sikre sig, at Fragten i saa Fald forudbetales. Nordisk Skibsrederforening har haft flere Sager til Behandling, hvor Foreningen har fundet det rigtigt at give Rederne det Raad, at de ikke, til Trods for eksisterende Forpligtelser i Certeparti og Konnossement, bør gaa med til at lade Skibene gaa frem til Bestemmelsehavne i Spanien, uden at en Forskudsbetaling af Fragten ordnes. Det er givet, at Rederne i disse Tilfælde tilsyneladende forlanger noget mere, end Befragterne respektive Modtagerne er forpligtet til at yde efter Kontraktens Bestemmelser, men paa den anden Side maa det hævdes, at der foreligger bristende Forudsætninger, som gør, at Rederne maa kunne nægte at sende Skibene videre, uden at der stilles Sikkerhed for, at de faar deres Fragt betalt. Det er jo en meget vanskelig Forudsætning for enhver Transport med et Rejsecerteparti, at Rederiet skal kunne udøve Panteret i Lasten for sit Krav som Vederlag for Transporten, og naar Adgangen til at udøve en saadan Panteret synes at være bortfaldet

for de spanske Havnes Vedkommende, er en saa vigtig Forudsætning for hele Fragtkontrakten bortfaldet, at Rederiet maa kunne stille nye Betingelser. Der er da ogsaa flere Eksempler paa, at Rederier har kunnet fremtvinge Forskudsbetaling af Fragt.

Der foreligger iøvrigt en lang Række Rapporter om vanskelige Laste- og Losseforhold i mange spanske Havne. Forholdene forandrer sig ganske vist fra Dag til Dag. En By kan være urolig en Tid paa Grund af Bombardement og Gadeuroligheder og saa den næste Uge være rolig, og omvendt kan en Havn, hvor der hidtil har hersket Ro, pludselig blive et Urocentrum.

Nogle Lande saasom Holland har dog opretholdt Forbindelsen til de spanske Havne i fuld Udstrækning, selv om det er forbundet med mange Vanskeligheder. Som Følge af den store Risiko, de løber, idet begge de kæmpende Parter i Spanien viser yderst ringe Respekt for Menneskeliv, har Koninklijke Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij set sig nødsaget til at forøge sine Fragtrater med 25 pCt. fra og med den 2den i denne Maaned. Forøgelsen angaar ogsaa Ladninger, hvorom der var sluttet Kontrakt, men hvor Udførelsen af Transporten var udsat.

Ogsaa Tyskland opretholder om end i ringere Grad Farten paa Spanien. Dampskibsselskabet »Neptun«, Bremen, har meddelt, at deres Dampet »Pluto« afsejler til Barcelona, Valencia, Tarragona, Alicante og Cartagena den 11. ds., og at Fragten skal betales forud. Rob. Slomann fra Hamborg har allerede sendt sin Baade »Genua« til samme Havne.

Alt i alt kan man sige, at Vanskelighederne er store, og det er sikkert klokest i hvert enkelt Tilfælde at tage de videst mulige Forsigtighedsforholdsregler, før man indlader sig paa at sende et Skib til Spanien.

KLAGER FRA BRITISKE TRAMPREDERE OVER DEN RUSSISKE KONKURRENCE

Efter officiel russisk Angivelse er i Aaret 1935 ialt 4,571,000 Tons Gods blevet befordret mellem Sovjetrepublikkens Havne og Udlandet paa russiske Skibe. Naar man ser paa Tallet fra 1931 — det var 1,671,000 —, betyder det en Stigning til næsten det tredobbelte. Det fastslaas endvidere, at ikke mindre end 3,881,000 Tons russiske Eksportvarer og 741,000 Tons Indførselsvarer blev transporteret paa russiske Skibe mod 872,000 og 799,000 i 1931. Det kan tilføjes, at Transporten gælder næsten alle russiske Importvarer, med Undtagelse af saadanne Tilfælde, hvor der ikke var passende russiske Skibe til Raadighed. Foruden de russiske Skibes voldsomme Beskæftigelse til egne Transporter har de udført 115 Rejser for fremmed Regning og ialt befordret 625,000 Tons Gods. Man har formaaget at dirigere Skibene saa godt, at de hverken ud eller hjem foretog Ballastrejser. Den tidligere med russisk Transport saa stærkt beskæftigede engelske Handelsflaade har i de sidste Aar følt denne Forandring temmelig stærkt, saaledes at de britiske Trampredere har besværet sig til Regeringen og bedt den intervenere. Det er dog tvivlsomt, om der kommer noget Resultat deraf, da Rusland jo utvivlsomt vil benytte sine egne Skibe til de forskellige Transporter.

ENGLAND OG TONNAGEPROBLEMET

Overalt i England drøftes det i denne Tid heftigt, om England i Tilfælde af Krig raader over tilstrækkelig Tonnage til at sikre de nødvendige Tilførsler. Man har endnu ikke glemt Verdenskrigens uhyggelige Tal, hvor der i 1914 blev sænket 252,000 Bruttotons, i 1915 885,000 Tons, i 1916 1,2 Mill. Tons, i 1917 3,66 Mill. Tons og endelig i 1918 1,6 Mill. Tons.

Ganske vist er der vel nok Udsigt til med større Held i en kommende Krig at kunne bekæmpe U-Baade, men paa den anden Side er Storbritanniens

Handelsflaade siden Krigen blevet reduceret, saaledes at den i Dag kun udgør 15 Mill. Bruttotons mod 18,75 Mill. Tons i 1914. Yderligere er ca. 3 Mill. Tons af den nuværende Flaade over 20 Aar gammel, hvilket betyder stærkt reduceret Fart.

I andre Lande er Udviklingen gaaet i den stik modsatte Retning, idet Tonnagen er vokset fra 27 Mill. Bruttotons i 1914 til godt 40 Mill. nu.

At mange engelske Politikere og ogsaa andre Englændere bliver nervøse over denne Udvikling, er forstaaeligt, men foreløbig har man ikke gjort andet end at konstatere Kendsgerningen.

LANDBRUGETS HANDELSBALANCE

Paa Basis af den officielle danske Handelsstatistik for de første 7 Maaneder i Aar har Landbrugsraadet beregnet Landbrugets Handelsbalance. Landbrugets Import af Raastoffer har i de 7 Maaneder i Aar været 97 Mill. Kr. mod 90 Mill. Kr. tilsvarende i Fjor. Værdien af vor samlede Landbrugseksport er for de 7 Maaneder i Aar opgjort til 566 Mill. Kr. mod i Fjor 507 Mill. Kr., eller i Aar et Plus paa 59 Mill. Kr. Landbrugets Eksportoverskud for de 7 Maaneder i Aar er derefter opgjort til 469 Mill. Kr. mod 417 Mill. Kr. i Fjor — et Plus i Aar paa 52 Mill. Kr.

Eksportværdiens samlede Stigning i Aar er 11,5 pCt. Fremgangen skyldes især en Forøgelse i Eksportværdien af Smør med 32,8 Mill. Kr., af levende Hornkvæg med 15,7 Mill. Kr., af Æg med 12,9 Mill. Kr. og af levende Svin med 9,9 Mill. Kr., medens der har været Nedgang i Eksportværdien for Bacon og Flæsk med 17,8 Mill. Kr. og for Slagteriaffald med 3,1 Mill. Kr.

LASTELINIEN

Ved Trondheims Byrets Dom blev en norsk Skibsfører frifundet for Overtrædelse af Straffelovens Paragraf 339 Nr. 2 ang. Lastelinieforskrifterne. Det Forhold, Skibsføreren var sat under Tiltale for, bestod deri, at han som Fører af D/S. »Rankeum« paa en Rejse fra Thorshavn til Munkedal i Sverige havde lastet Fartøjet 4³/₄'' dybere end tilladt efter Skibets internationale Lasteliniecifikat. Byretten fandt det bevist, at Skibet, da det forlod Thorshavn, havde været lastet dybere end til det rigtige Lastemærke. Naar Retten alligevel frifandt, var det med den Begrundelse, at der ikke var ført Bevis for, at »Ronheim«, da det ved Jomfruland stak ud fra Kysten over til Svenskekysten, var lastet dybere end til Lastemærket.

Norges Højesteret har nu enstemmig ophævet Byrettens Dom som hvilende paa en urigtig Lovanvendelse. Det hedder saaledes bl. a.:

Efter de Bestemmelser om Lastelinie, som findes i Lov om Statskontrol med Skibes Sødygtighed § 55, er der med Punkt 10 c gjort Undtagelse for »Skibe i indenrigs Fart«. Med Hensyn til Forstaaelsen af dette Udtryk har Handelsdepartementets Søfartskontor i en fremlagt Skrivelse udtalt, »at det ved denne Bestemmelse blot har været Meningen at undtage Skibe i udelukkende indenrigsk Fart. Et Skib i udenrigsk Fart maa paa hele sin Rejse ikke være lastet dybere, end Lastemærket tilsiger, og det Tidspunkt paa Rejsen, som har Betydning i denne Forbindelse, er, naar Skibet afaar fra Lastepunkt. Om det er bestemt, at det senere skal anløbe andre Havne af Grunde, som ikke staar i Forbindelse med Lastning eller Losning, eller Skibet af tilfældige Grunde, f. Eks. Uvejir, kommer til at anløbe andre Havne, kan det ikke gøre den første Del af Rejsen til indenrigsk Fart i Lovens og Forskrifternes Forstand; at Skibet ikke ved Afgangen fra den Havn, som det udklarerede fra, kan være lastet dybere end Lastemærket angiver, maa i hvert Fald være sikkert.

SØLOV KONTRA KONTRAKT

For Sø- og Handelsretten i København er indbragt en principiel Hysesag.

Den er anlagt af Skibsfører Th. Mar. Andersen, Thurø, mod Ejeren af Lystyachten »Gurly«, den en-

gelske Mr. Darr, ved dennes befuldmægtigede her i Landet, Fideikommisbesidder O. V. Bornemann, der bor i København.

Skibsfører Andersen kræver alt i alt Ejeren dømt til at efterbetale 1,489 Kr. i Hyre og Sygepenge m. v., paa følgende Grundlag: Han blev ved Sejlseasonens Begyndelse antaget som Fører af »Gurly« og sejlede saa denne, med Hr. Bornemann om Bord, i de fynske Farvande i det meste af Maj Maaned. Da Yachten den 1. Juni anløb Ærøskøbing, skete der i Havnen det Uheld, at Klofaldsblokken fra Stormasten faldt ned og ramte Andersen i Hovedet. Han fik et Chock, men sejlede alligevel videre med Yachten. Ved Ankomsten til Faaborg blev han afmønstret med 8 Dages Hyre.

Hans Sagfører mener imidlertid, at han i Henhold til Sømandslovens Bestemmelser har Krav paa Hyre i 13 Uger samt Krav paa Godtgørelse for Udlæg til Læge, Kur og Pleje m. m. Rederiets befuldmægtigede

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Ny fransk Lovbestemmelse

Den franske »Journal Officiel« for den 19. August indeholder en Lov af 18. s. M., som har til Formaal at organisere Kulmarkedet og kontrollere Salgsprisen for Kul. Endvidere bevilges der ved Loven et Tilskud paa 30 Millioner Francs for indeværende Kvartal til Hjælp til Kulindustrien. Særlig interessant fra Danmarks Synspunkt synes Artikel 7, hvori det principielt bestemmes, at Kul, der fra Udlandet indføres til Frankrig, for mindst 40 pCts Vedkommende skal transporteres af franske Skibe. Det nævnte Dekret af 30. Oktober f. A. om Beskyttelse af den franske Søtransport lyder paa Fransk:

Décret sur la protection des transports maritimes français.

La loi du 9 août 1921 a réservé un droit de préférence aux navires ballant pavillons français pour les transports effectués par l'Etat ou les établissements publics.

Cette législation est devenue, en partie, inopérante depuis la dévaluation de la livre sterling et il devient nécessaire, pour satisfaire à la volonté du législateur, de substituer l'obligation au droit de préférence. C'est l'objet de l'article 1er du présent projet de décret.

Toutefois, cette obligation doit être tempérée par la possibilité de dérogations. L'article 2 indique les conditions de dérogations, qui sont celles fixées par la loi du 6 août 1933 comportant l'obligation de transport sous pavillon français des produits coloniaux primés.

Nous vous prions agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le Président du conseil, ministre des Affaires étrangères
Pierre Laval.

Le ministre de la marine marchande
William Bertrand.

Le ministre des colonies
Louis Rollin.

Le Ministre du commerce et de l'industrie
Georges Bonnet.

Le ministre des finances
Marcel Régnier.

Le Président de la République française.

Vu la loi du 8 juin 1935 autorisant le Gouvernement à prendre par décrets toutes dispositions ayant force de loi pour luter contre la spéculation et défendre le franc.

Vu l'article 5 de la loi du 9 août 1921.

Vu la loi du 31 mars 1931 tendant à subordonner au transport sous pavillon français le paiement des primes accordées à certains produits coloniaux;

Sur le rapport du président du conseil, ministre des affaires étrangères, des ministres de la marine marchande, des colonies, du commerce et de l'industrie et des finances,

Le conseil des ministres entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Les services publics et les entreprises concessionnaires ou subventionnés visés au dernier alinéa de l'article 1er du décret du 16 Juillet 1935 instituant un prélèvement général de 10 p. 100 sur les dépenses publiques et à l'article 1er du décret du 30 juillet 1935 doivent réserver à des navires français les transports des cargaisons, qui leur sont destinées, des cargaisons qu'ils expédient et des passagers voyageant à leur compte.

Art. 2. — Le ministre de la marine marchande peut accorder des dérogations à cette obligation, soit en cas de nécessité urgente ou pour l'exécution des contrats en cours au jour de la publication du présent décret, soit lorsqu'un navire français ne peut effectuer le transport,

har indtaget det Standpunkt, at Skibsfører Andersen har faaet, hvad han kan tilkomme, da der forud var sluttet Kontrakt, hvorefter Andersen kunde opsiges med 8 Dages Varsel.

Sagen blev udsat til Domsforhandling senere, hvor Proceduren altsaa vil komme til at dreje sig om, hvorvidt den private Kontrakt kan holde overfor Sømandsloven.

DANMARKS INDUSTRIEKSPORT

Værdien af Danmarks Industri-Eksport i første Halvdel af 1936 har været 147 Mill. Kr. mod 142 Mill. i Januar—Juni 1935 og 115 Mill. Kr. i 1934. Der har saaledes i Aar været en — omend ganske lille — værdimæssig Fremgang. Den overvejende Del af vor Industri-Eksport falder stadig paa Grupperne Maskiner, Skibe, Olieindustri-Produkter samt forskellige af Jern- og Metalindustriens Fabrikata, idet Værdien af disse Fabrikata udgør ca. 100 Mill. Kr.

soit enfin dans le cas où l'armement français cesserait de maintenir aux chargeurs, toutes conditions égales, des tarifs de fret en harmonie avec ceux des frets étrangers.

En ce qui concerne les colonies et pays de protectorats relevant du ministère des colonies, pour les transports effectués au compte de leurs services publics ou des entreprises concédées ou subventionnées par eux et à destination ou en provenance de ces colonies ou pays de protectorat le ministre des colonies peut également accorder des dérogations à ladite obligation dans les mêmes conditions, sous réserve de prendre au préalable l'avis du ministre de la marine marchande ou, en cas d'urgence de l'informer de la dérogation accordée.

Art. 3. — En ce qui concerne les entreprises qui ne satisferaient pas aux prescriptions du présent décret, le ministre compétent pourra, sur la demande du ministre de la marine marchande, prononcer la résiliation d'office ou la déchéance sauf la faculté de substituer à l'une ou l'autre de ces mesures des indemnités compensatrices, qui resteront à la charge de ces entreprises. Ces Indemnités, dont le taux sera fixé par décret, seront perçues en vertu d'ordres de recettes émis au profit du Trésor public par l'administration de la marine marchande.

Art. 4. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 Juin 1935.

Art. 5. — Le président du conseil, ministre des affaires étrangères, le ministre de la marine marchande, le ministre des colonies, le ministre du commerce et de l'industrie et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel.

Losning i Belgien

Nordisk Skibsrederforening meddeler et Eksempel fra Belgien paa, hvor meget Losseprisen kan blive forhøjet ved, at man accepterer Befragternes Stevedore lill »current raise«.

Et Skib, som i Aar er befragtet for flere Rejser med Træmasse til Ghent, har for en Losning i Maj maaltet betale Fres. 7.85 pr. Ton. Rederiet havde ogsaa indhentet Tilbud fra andre Stevedore-Firmaer, og det viste sig, at man kunde faa Losningen udført for Fres. 4.—. Rederen, som gik ud fra, at han under disse Omstændigheder ikke var forpligtet til at benytte Befragternes Stevedorer, sluttede Kontrakt med et andet Stevedorefirma om Losning til 4 Fres. pr. Ton. Modtagerne nægtede imidlertid at overlade Losningen til et andet Firma, og Rederiet maatte til Slut benytte Befragternes Stevedore og betale den ovennævnte Pris af Fres. 7.85. Derefter gik det hverken værre eller bedre end, at den Stevedor, som havde tilbudt at udføre Losningen til Fres. 4.— pr. Ton fremsatte Krav om Erstatning for Tab, fordi Rederen ikke havde opfyldt Kontrakten med ham. Dette Tab angav han til Fres. 1.86 efter følgende Opstilling.

1000 tons a fr. 4.— pr. tonn	fr. 4 000.—
24 workmen at fr. 52.— for 1½ day	fr. 1 872.—
1 foreman » » 73.— » 1½ » »	109.50
2 winchmen » » 52.— » 1½ » »	156.—
	„ 2 137.50

fr. 1 862.50

Hvis man gaar ud fra, at denne Beregning er rigtig, vil det sige, at Rederen, fordi han er bundet til Befragternes Stevedorer maa betale Fres. 7.85 for et Arbejde, som kan udføres for en Pris af Fres. 2.14 pr. Ton. Kommentarer synes her overflødige.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Verdens største Hvalkogerier

Midt under Hvalfangstkonflikten har i disse Dage et nybygget Hvalkogerier, der bliver Verdens største, gennemgaaet sine Prøvelure fra Deschimag-Værftet i Bremen og er afleveret til sine Ejere. Kæmpeskibet, der har Navnet »Terje Viken«, er bygget til United Whalers, Ltd. i London, bag hvilket Firma staar et svensk-norsk-britisk Konsortium. Skibet har en Lastekapacitet paa ca. 34.000 Tons dw. og skal kunne producere ca. 3400 Fade Olie i Døgn. Skibets Fremdrivningsmaskineri bestaar af Bauer-Wach Lavtryksturbiner med oliefyrede Kedler. Fart 11,5 Knob.

Til Kogeriet hører 9 Fangstskibe med Maskiner paa 1200 H.K. De bygges i Tyskland; hele Udrustningen bliver for øvrigt lysk med Undtagelse af Harpuner og Liner samt nogen Proviant, der leveres af Norge. Prisen for Kogerier og Fangstskibe angives til 12—13 Millioner Kroner. Besætningen bliver ca. 400 Mand.

Polske Kultransporter til Mexico

I den første Halvdel af August har man kunnet notere en betydelig Stigning af Polens oversøiske Kulexport. Mens hele Eksporten med omkring 350.000 Tons holdt sig paa samme Højde som i første Halvdel af Juli, steg den for de oversøiske Markeders Vedkommende fra 30.000 til 40.000 Tons. Der er saaledes for første Gang i Aar og Dag afsendt en større Ladning Kul fra Polen til Mexico.

Den portugisiske Liniefart

I »Diazio do Governo II 1195« af 21. August findes en Beretning fra et af den portugisiske Regering nedsat Udvalg, der indeholder en Fremstilling af den portugisiske Handelslaades nuværende Vanskeligheder, en finansiell Reorganisations Plan og et fuldstændigt Nybygningsprogram under Statens Overhøjhed. Det foreslaas deri, at »Companhia Nacional de Navegacao« og »Companhia Colonial de Navigacao« gaar op i et nyt Monopolselskab.

Passagerantal til Storbritannien

I det andet Kvarstal 1936 landede 120.098 Passagerer i engelske Havne og 98.775 udskibedes. Fra Tyskland kom 19.295, fra Frankrig 19.949, U. S. A. 28.566, skandinaviske Lande 10.499, Holland 10.694, Schweiz 5.420, Belgien 5.150. De fleste Passagerer gik i Land i Dover — nemlig 28.122 — derefter fulgte Harwich og som Nr. 3 Southampton.

Den finske Sejler og det danske Telegrafvæsen

Post- og Telegrafvæsenet har gennem Kammeradvokaten indstævnet Søfartsraad Gustaf Erikson, Marichamn, til Betaling af ca. 50.000 Kroner i Erstatning, fordi Sejlskibet »Killoran« i Sommeren 1933 sprængte Telegrafvæsenets Kabel mellem Charlottenlund og Barsebæk. Uheldet skete, da »Killoran« trak Ankeret ind.

Da den finske Reder udeblev efter Stævningen, blev der afsagt Udeblivelsesdom, saaledes at Søfartsraad Erikson skal betale det paakrævede Beløb.

Norsk Nybygning i Danzig

Fra Schicaus Værft i Danzig er søsat et Motorskib »Tarifa« til Rederiet Wilh. Wilhelmsen i Oslo. Det er en aaben Shelterdækker paa ca. 11.000 Tons Dødvægt med to Sulzer-Motorer paa tilsammen 8400 H.K., der skal give Skibet en Fart af 16 miles paa fuld Last. Skibet, der faar moderne Bekvemmeligheder for 12 Passagerer, ventes færdig i November og skal indsættes i Farten paa Australien.

Havneafgifter i Antwerpen under Strejken

Paa Grund af det lange Ophold en Del Skibe havde i Antwerpen under Strejken fornylig, beregnede Havnemyndighederne i Overensstemmelse med Tarifen den Ekstrabetaling som paløber, naar Skibet ligger længere end fastsat i Tarifen.

The Baltic and International Maritime Conference har taget dette Spørgsmaal op med Havnemyndighederne i Antwerpen, og Resultatet er, at Havnemyndighederne er gaaet ind paa ikke at opkræve disse ekstra Havneafgifter. Redere, som i Opgørelser fra Antwerpen er debiteret med ekstra Havneafgifter paa Grund af det lange Ophold under Strejken, skulde altsaa have Udsigt til at faa Beløbet refunderet.

Norske Oplægninger

Norges Rederforbunds Opgørelse over Oplægningerne pr. 1. September viser, at der var oplagt ialt 36 norske Skibe paa tilsammen 259.660 Tons Dødvægt mod 43 Skibe paa 233.435 Tons den 1. August. Der er saaledes Nedgang i Antallet af Skibe, men Stigning i Tonnagen. Denne Stigning er fremkommet ved, at medens flere Fragtskibe er kommet i Fart, er adskillige store Tankskibe gaaet til Oplægning i Maanedens Løb. Der var 1. September oplagt 219.310 Tons Tankskibe mod 180.665 Tons den 1. August.

Forholdstal for Benzinforbruget

(Forbruget i 1930 = 100).

	Januar Kvartal	April Kvartal	Juli Kvartal	Oktober Kvartal	Hele Aaret
1930.....	84	105	112	100	100
1931.....	89	120	129	113	113
1932.....	95	108	128	99	108
1933.....	92	116	131	108	112
1934.....	105	127	136	117	121
1935.....	111	137	149	120	129
1936.....	118	144	—	—	—

Det ny Havundersøgelsesskib

Til Erstatning for det tidligere Havundersøgelsesskib »Dana«, der i Fjor i Nordsøen blev sejlet i Sænk af en tysk Trawler, har Ministeret som omtalt bestilt et nyt Skib, der skal bygges paa Frederikshavns Skibsværft, og her er Kølen blevet lagt paa Plads paa Beddingen.

Det nye »Dana« bliver af større Dimensioner end dets Forgænger. Længden bliver 45 m, Bredden 8½ og Dybden 4½ m, og Skibet bliver bygget med dobbelt Bund og et større Tank-Arrangement, saaledes at det kan medføre Brændselolie til uafbrudt Sejlad i 2 Maaneder. Maskineriet kommer til at bestaa af en 6-cyl., 4-Takts 600 H.K. Dieselmotor fra Frichs Fabriker i Aarhus, men foruden indrettes et Arrangement, saaledes at Hovedmotoren kan kobles fra Skrueakselen og samtidig kan indskydes en Elektromotor paa 60 H.K., saaledes at man ved Hjælp af denne Motor kan drive Skibet frem med smaa Hastigheder fra 0 op til 4 Knob. Denne Elektromotor kan manøvreres fra Broen, og paa den Maade kan Kaptajnen selv foretage Maskinmanøvrerne. Det er navnlig under Arbejde med Trawl og andre Fiskeredskeer, at dette Maskineriet sættes i Virksomhed. Frichs Fabriker vil ogsaa levere det andet Hjælpemaskineri, nemlig 2 Stk. 3-cyl. Motorer paa hver 120 H.K., indstillet til at drive enten Trawlsplil og de øvrige elektriske Spil eller levere Strøm til Hovedstrømtavlen. Endvidere 1 Stk. 2-cyl. Motor paa 60 H.K. til Strøm til Belysning, Styremaskine og andet Hjælpemaskineri.

Arbejdet paa det nye Skib vil blive fremskyndet det mest mulige, og man venter, at Stabelafløbningen kan foregaa omkring Nylaar, da Afleveringsfristen for Værftet er fastsat til omkring 20. Maris.

Færgebestilling

Den dansk-norske Færgekomité, der arbejder med Igangsættelsen af den nye Færgerute mellem Frederikshavn og Larvik, har besluttet, at Aalborg Skibsværft skal bygge Færgen. Den skal være 72 Meter lang og 13 Meter bred. Der skal være Plads til 500 Passagerer og 75 Biler. De samlede Udgifter ved Bygningen af Færgen vil blive ca. 1.600.000 Kroner. Saa snart den nødvendige Kapital er skaffet til Veje, vil Kontrakten med Aalborg Skibsværft blive underskrevet, og der vil straks blive taget fat paa Bygningen af Færgen, der skal leveres senest 9 Maaneder efter, at Kontrakten er blevet underskrevet.

Søsætning

Aalborg Skibsværft har søsat et Fragt-Motorskib, der bygges til det Brostrømske Concern i Göteborg. Det nye Skib, der er bestilt af et nydannet Rederi »Ferm« i Kristinehamn, har en Længde af 200 Fod, Bredden er 33 og Dybden 14,6 Fod, og beregnet til 1200 Tons Ladning. Det faar et stort Lastrum, idet Maskineriet, en Atlas-Dieselmotor paa 725 H.K., installeres i Agterskibet.

Den ny Storebæltfærge

Statsbanernes nye Færge endelige Aflevering fra Helsingør Værft er fastsat til den 17. September. Færgen vil omkring den 20. September afgaa til Korsør, hvorefter den straks bliver indsat i Storebæltsoverfarten. Den 1. Oktober udtages »Freja« atter af Storebæltsruten for at assistere ved KalundborgOverfarten, medens de to Ruteskibe »Jylland« og »Kalundborg« skiftevis gaar til Dok-Eftersyn. Omkring 1. December kommer »Freja« atter tilbage til Storebælt. »Freja« har Plads til 52 Automobile, og den vil desuden kunne tage et enkelt Lyntog.

Forøget Turistbesøg i København

Opgørelsen over Sommerens Turistbesøg i København viser en Stigning paa 15 pCt. Det er dog kun Udlændingenes Besøg, der er steget. Det udenlandske Turistbesøg i August var 25.866 mod 22.747 i Fjor — og de samlede Tal for Maanederne Maj, Juni, Juli, August: 79.007 mod 68.862 i de tilsvarende Maaneder i Fjor.

Den største Stigning falder paa U. S. A. (80 pCt.) og England (36 pCt.).

* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING *

Heller ikke i den forløbne Uge har Begivenhederne paa Fragtmarkedet været af epokegørende Natur. Kornpriserne ligger stadig noget usikkert, og Kornbefragtingen, eller nærmere specificeret det i Vigtighed alle andre Markeder overskyggende River Plate Marked, har derfor været meget stille. Ratemæssigt set er Markederne stadig tilfredsstillende, idet der ikke er megen tidlig Tonnage disponibel, og den Smule, der findes, bliver godt holdt.

Under disse Omstændigheder er en udførlig Gennemgang af de enkelte Markeder Pladsspild, og vi vil derfor indskrænke os til at kaste et Blik paa de vigtigste af Markederne.

Som ovenfor nævnt, har der kun fundet faa Afslutninger Sted for Korn. River Plate har næppe taget mere end 15 Dampere i hele Ugen, hvilket sammenlignet med Forholdene for 2—3 Uger siden jo er et maager Resultat. Til Europa sluttedes der helt igennem til Minimalraterne. U.S. Pacific fik en Baad for Okt./Novbr. til 19/6d., og for Losning Northern Range antydes 21/6d., Option Canada til 36/6d. Montreal Markedet er stadig livløst, og ikke en eneste Befragting har fundet Sted. Der noteres en enkelt Ordre for tidlig Oktober Lastning, ligesom der fra Churchill synes at være nogen Efterspørgsel til omkring 3/- pr. Qr. Fra Australien har der været en lille Smule Liv for Oktb./Novbr. og Decbr. Lastning, og for ny Høst Lastning er Befragterne ligeledes aabne for Tonnage, alle Lastnings- og alle Losningsoptioner incl. FarEast til Schedule Rater. Rederne holder sig dog tilbage.

Af de andre Kornmarkeder er der kun Grund til at nævne Donau, som utvivlsomt kan absorbere en Mængde Tonnage, men ikke kan udføre ret meget positiv Forretning paa Grund af Tonnageknaphed. Der er betalt 19/9d. for stor græsk Dampere til U.K., Option Antwerp eller Rotterdam til 19/-, og til Italien er betalt 16/- 1 Havn, 16/6d. 2 Havne, sidste Halvdelen September.

Northern Range Markedet viser stadig kun ringe Interesse for Tonnage. Der er enkelte Scrapjernsordrer til U.K. til omkring 13/- for middelstor Tonnage, og til Østen til omkring 13/9 à 14½. Sukkermarkedet fra Cuba ligger uforandret, men Undertonen er lidt fastere paa Grund af rapporterede store Salg af Sukker til europæiske Destinationer.

Heller ikke for Stillehavsmarkedernes Vedkommen- de er der større Forandring. Nitratbefragterne fra Chile viser i Øjeblikket kun Interesse for Tonnage paa Timecharterbasis. Nordpacific har kun lidt Efterspørgsel til Østen, hvorimod der er livlig Aftræk af

Tonnage til Australien og til Europa. Til Australien btales omkring 22/- pr. 100 Balefod, og Raten til Europa ligger omkring 22/6d. til p.p. U.K. Lumber British Columbia/USNH. noterer \$10:— pr. Mille, og Lumber Pacific Coast til 4 Havne Sydafrika kan gøres til \$13:—

Forholdene i Nordpacific er iøvrigt ikke meget tiltrækkende fra et Rederstandpunkt. Den sidste Sommer efter den langvarige Havnearbejderstrike afsluttede Overenskomst udløber 30. September, og i Øjeblikket synes der at være overvejende Mulighed for, at der igen vil komme en Havnearbejderstrejke, i hvert Fald i U.S. Havnene, men ingen kan vide, om den ikke ogsaa vil brede sig til British Columbia.

Fra Dalny lyder Noteringerne stadig paa 26/6d. for Novbr./Decbr., men det er den almindelige Mening, at disse Rater maa 1/- op, førend Rederne for Alvor vil begynde at interessere sig for dette Marked. Saigon Ris er stadig aktivt og har i den forløbne Uge gentaget 28/- for Tonnage helt hen til Januar.

De indiske Markeder ligger stadig faste. Madras Kysten har betalt 29/- for en lille Baad til UK/Cont., og for stor Tonnage indikeres 28/-. Fra Karachi noteres en enkelt Hvedelast til UK&Cont. til omkring 25/-, og Erts fra Marmagoa er betalt med 25/- til Workington.

Australien har taget Tonnage for Erts til Japan til 8/6d. og Ny Caledonien har betalt den høje Rate af 30/- til 1 Havn Northern Range.

De europæiske Markeder er meget stramme. Donau har vi tidligere omtalt. Sortehavet er aabent for Tonnage for Erts til Staterne, for hvilket noteres 16/6d. til Northern Range, 17/6d. til South Atlantic, men disse Rater maa antagelig op. Russerne er ogsaa aabne for Kultonnage fra Sortehavet til Staterne og indikerer 13/9d. uden dog at faa Tonnage frem hertil.

Middelhavet hjemgaaende er meget fast. Alexandria har betalt 15/9d. pr. 60 Cbft. til Avonmouth & Sharpness, Okt. Sfax har taget en Række Dampere for Fosfat til omkring 11/6d., og fra Huelva er der betalt samme Rate for Erts til Continentet, men iøvrigt maa hver enkelt Forretning prøves.

I Nordeuropa fortsættes Trælastbefragtingerne stadig paa Minimalratebasis. Kulraterne fra England til Østersøen ligger lidt fastere. For 3000 Tonnere betales f. Eks. omkring 4/4½d. med hurtig Losning.

Paa Timecharter Markedet ligger Raterne ogsaa faste. For moderne Dieselskib noteres 4/6d. for 12 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Europa, Levering i Løbet af Efteraaret. I Vestindia Farten er Raten stadig omkring \$1.25 for 4000 Tonnere. For Timecharter trip hjem er betalt \$2:— for 3800 Tonner.

Den ny Luftrute

I Fredags aabnedes den ny Luftrute til Aalborg. A/S *Provins Luftfartsselskabet (P.L.S.)*. Aktiekapital 125,000 Kroner.

Normale Afgangstider: Fra Aalborg Kl. 8,30 og fra København Kl. 16 indtil 15. September og derefter, altsaa fra og med 16. September Kl. 15,30. Flyvningen agtes fortsat, saalænge Forholdene tillader det. Billetpris: 40 Kr. for Enkelttur og 70 Kr. for Dobbelttur.

Aarsagen til »Vistula«s Grundstødning

I Sø- og Handelsretten blev der for nylig afgivet Søforklaring i Anledning af Motorskibet »Vistula«s Grundstødning med de 150 Englændere om Bord.

Kapt. J. J. Peetersn udtalte, at han ikke var lokalkendt, men paa Grund af de gode Afmærkningsforhold ikke havde ment det nødvendigt at tage Lods. Han havde ikke været klar over, at den medgaaende Strøm var saa stærk, som den viste sig at være. Han havde ogsaa regnet med, at Strømmen fulgte ud gennem Tolken-Renden, medens det senere viste sig, at den salte ud gennem Nyt Løb.

Han observerede nok det grønne Forfyr ved Skansepynten, men han kunde ikke finde det tilsvarende Bagfyr, og da han heller ikke observerede Trekosten paa Flæskegrunden, som af Strømmen var trukket helt under Vandet, og først paa et sent Tidspunkt kunde se Etkosten paa Flæskegrunden, der laa fladt paa Vandet, havde han ingen anden Vejledning for Kursforandring end den udløbne Distance. Han havde ventet at kunne observere Kostene i rette Tid. Hvis han havde vidst, at dette ikke var Tilfældet, vilde han have taget Lods.

Medlem af Retten, Admiral Cold, rettede nogle Spørgsmaal til Kaptajnen og erkendte derefter, at naar Kostene svigtede, og Føreren ikke var stedkendt, havde han ikke Betingelser for at klare sig.

Stabelafløbning

Ved A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes i Torsdags et nyt Dieselmotor-Passager- og Frugtskib til Lars Fostenes Rederi A/S, Haugesund. Skibet blev af

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 801.

Lloyds Agent

TLGR. ADR.
SCHULTZ

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

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

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

SKIVE

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).
ESBJERG

Telgr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
„MÆGLEREN“

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

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 TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE 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

FORTSAT FRA SIDR 389

Fru Ingeniør Grønstadt døbt med Navnet »Olaf Fostenes«. Skibets Hoveddimensioner er 315'—0" × 45'—6" × 28'—9". Det forsynes med en Burmeister & Wain 9-cylindret Dieselmotor paa 4,450 h.p., 16 knobs.

Skibet, der er Søsterskib til det i Foraaret leverede Frugt-Dieselmotorskib »Vibran« til Rederiet O. A. Knutsen, Haugesund, har isolerede, koledede Lastrum for Frugttransport, ca. 150,000 cub. feet.

Passageraptionen for 12 Passagerer faar smukt udstyrede 1- og 2 Mands Kamre samt Rygesalon og Spisesalon.

Skoleskibet »Danmark«

har tiltraadt sit fjerde Vintertogt, der i Aar gaar til Vestindien med Anløb af St. Croix, hvor man vil besøge Christianssted og derfra gaar Rejsen videre til New Orleans. Over Havannah og en engelsk Kanalhavn fortsætter man, og det er Tanken at være hjemme omkring 20. Marts.

Paa de tidligere Togter medførte Danmark ikke det Antal Elever, Skibet kan medtage, men paa dette Togt vil det faa fuld Elevbesætning, ialt 120. Paa Sommer-togtet har der været 80 Elever om Bord, og i Dag modtager Skibet 40 Elever, der har deltaget i Skoleskibet »Georg Stages« Sommertogt.

»Danmark« føres i Aar som tidligere Aar af Kaptajn Ankersøe.

PERSONALIA

50 Aar

Skibsfører i D.S.B., Kaptajn S. E. K. Carstensen, fyldte Mandag 50 Aar.

60 Aar

I Tirsdags fyldte Direktør i »Provinspaketten«, Kaptajn H. C. Carlsen, 60 Aar. Kaptajn Carlsen var tidligere Fører i Dampskibsselskabet Vendila.

80 Aar.

Tidligere Skibsreder, Kaptajn A. M. L. Andersen, fylder 11. Sept. 80 Aar.

Kaptajn Andersen sejlede som Fører i mange Aar i

C. K. Hansens Rederi, indtil han 1911 gik i Land og bosatte sig i Rødby, hvor han fik Skibsmæglerbestilling og senere blev Reder for D/S Rødby Havn. Senere drev han Skibsmæglervirksomhed i København.

Jubilæum

Maskinmester i D.F.D.S. H. P. Sørensen holdt i Tirsdags 25 Aars Jubilæum som Første-Maskinmester. Han kom i 1902 ud som Assistent i Dampskibsselskabet Gorms Damper »Skjold«, 3 Aar efter blev han Andenmester og i 1907 — 32 Aar gammel — Førstemester. Som Førstemester var han med i Damperen »Ragnar«, som den 11. November 1916 paa Rejse fra Barry til Marseille med Kul blev sænket af en tysk Undervandsbaad 100 Somil fra Kap Finisterre. Besætningen blev taget om Bord i Undervandsbaaden og senere ført over i en hollandsk Damper, der bragte dem til Vigo. Da Dampskibsselskabet Gorm i 1921 blev overtaget af D.F.D.S., fulgte Maskinmester Sørensen med over.

Dødsfald.

Skibsfører H. C. Poulsen, er afgaaet ved Døden, 54 Aar gl.

Kaptajn Poulsen, der var født i 1882 paa Fano, blev ansat som Bugserbaadsstyrmand i D. F. D. S. 1913 og blev udnævnt til Fører 1915. Han har siden da skiftevis ført alle Selskabets Bugserbaade, ligesom han om Vinteren var Fører af Isbryderen »Bryderen«. Fra 1930 var han Fører af Bugserbaaden »Sejro«.

LEDIG LODSSTILLING

En Stilling som Lods ved Aalborg Lodseri bliver ledig ved Udgangen af Oktober Maaned.

Skriftlige Ansøgninger om Stillingen, der vil blive besat med en Lods, Skibsfører eller Styrmand, indsendes — bilagt med Oplysninger om Alder, Kvalifikationer m.v. — under Adresse: Lods-direktoratet, Overgaden o. V., København K.

Ansøgningsfristen udløber med Udgangen af inde-værende Maaned.

Lodsdirektoratet, den 2. September 1936.

POSITIONSLISTE PR. 8. SEPTEMBER 1936

A

s.s. Aalborg, afg. Hull 7.9.
s.s. Aaro, Thomsen, ank. Aalborg 6.9.
s.s. Aase, ank. Clyde 2.9.
m.l. Aase Mærsk, ank. Piræus 30.8.
s.s. Absalon, pass. Helsingør 4.9.
m.s. Afrika, E. Himmelstrup, afg. Singapore p. R. t. Port Said 31.8. hjg.
s.s. Agnete, ank. Casablanca 29.8.
s.s. Agnete Mærsk, ank. Archangel 26.8.
s.s. Alabama forv. Kbhvn. 9.9.
s.s. Alexandra ank. Esbjerg 1.9.
s.s. Alja, ank. Plymouth 3.9.
s.s. Algarve ank. Antwerp 4.9.
s.s. Alice, ank. Danzig 30.8.
m.s. Almena pass. La Coubre 4.9. p. R. t. Bordeaux.
m.s. Alsia, C. Heidorn, ank. Rotterdam 6.9. hjg.
s.s. Alssund, Clemmien Nielsen, ank. Göteborg 28.8.
s.s. Amalienborg, afg. Newport Mon 2.9.
m.s. Amerika, J. Borch, ank. Seattle 30.8. udg.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Rotterdam 21.8. til Curaçao.
s.s. Anna, pass. Dover 4.9. p. R. t. St. Louis (Rhône).
s.s. Anna Mærsk, afg. Los Angeles 27.8. til Cebu.
m.s. Annam, N. Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 18.8.
s.s. Anne afg. Aalborg 2.9.
m.s. Argentina, ank. Stavanger 5.9.
m.s. Arizona pass. Hanstholm 18.8. p. R. t. Buenos Aires.
s.s. Arnold Mærsk, pass. Skagen 28.9. p. R. t. Murmansk.
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. 20°22'N.—107°19'V. 5.9. p. R. t. San Pedro.

m.s. Asia, H. S. Hansen, afg. Nuevitas 3.9.
s.s. Asko, Langlykke, ank. København 4.9.
s.s. Aslaug, ank. Antwerp 28.8.
m.s. Asnæs, pass. Kbhvn. 7.9.
m.s. Astoria, K. Jensen, pass. Panama 3.9.
s.s. Astrid, Madsen, afg. Methil 4.9. til København.
s.s. Australien, N. P. Rasmussen, afg. Kobe til Osaka 4.9. udg.

B

s.s. Beira i Kbhvn.
ss. Bellona ank. Kbhvn. 3.9.
m.l. Bente Mærsk, afg. Talcahuano 29.8.
s.s. Bergenhus afg. Aalesund 8.9. til Trondheim.
s.s. Bertha, afg. Flushing 2.9. til Odense.
s.s. Bes, pass. Skagen 5.9.
s.s. Betty Mærsk, afg. Havana 28.8.
s.s. Birgit, C. Vilsmark, afg. Archangelsk 7.9.
s.s. Birgitte, ank. Hamburg 3.9.
s.s. Birle, Pedersen, pass. København 6.9. p. R. t. Rouen.
s.s. Bodil, ank. Berwick 1.9.
s.s. Bogo, N. Nielsen, ank. Bremen 7.9.
m.s. Boringia, A. Rasmussen, afg. Port Said p. R. t. Marsailles 6.9. hjg.
m.s. Bornholm, P. Haure-Petersen, ank. Manchester 30.8.
s.s. Bothal, H. Hansen, ank. Gdynia 4.9.
s.s. Brasilien ank. Santos 6.9.
m.s. Bretagne, M. Hansen, afg. Rosario 22.8.
s.s. Bretland, L. P. Hansen, ank. Ghent 4.9.
s.s. Britta, pass. Spurn Hd. 4.9.
s.s. Broholm afg. Lissabon 3.9. til Kbhvn.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. 9. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,00
NEWYORK.....	445,25	AMSTERDAM.....	302,00
BERLIN.....	178,75	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,35	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	75,15	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,00	PRAG.....	18,55
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	84,15

s.s. *Brosund*, J. Bundesen, ank. Hopewell 3.9.
s.s. *Brynhild* ank. Gdynia 30.8. p. R. t. Garston.

C

m.s. *California* afg. Buenos Aires 1.9. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, pass. Flores p. R. t. London 2.9. hjg.
m.s. *Canadian Reefer*, afg. Alexandria 2.9. til Jaffa.
s.s. *Carmen*, ank. Alicante 25.8.
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christi 18.8. til Göteborg.
s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 5.9. til Antwerpen.
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Baltimore 1.9. til Buenos Aires.
m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Sundastrædet p. R. t. Dakar 2.9. hjg.
m.s. *Chr. Holm*, afg. Le Havre 3.9. til Carapito.
s.s. *Chr. J. Kampmann*, afg. Cardiff 13.8. til Freetown.
m.s. *Chr. Sass*, Hansen, ank. Para 23.8.
s.s. *Christiansborg*, ank. Archangel 28.8.
s.s. *Cimbria*, Dok i Frederikshavn.
s.s. *Clara, Johansen*, pass. Skagen 6.9. p. R. t. Antwerpen.
m.s. *Columbia*, S. Norregaard, afg. Antwerpen 31.8.
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Hamplon Rds. 1.9.
s.s. *Cyril*, S. J. Farup, pass. Las Palmas 5.9.

D

s.s. *Dagmar*, ank. Oporto 29.8.
ss. *Dagmar* ank. London 8.9.
s.s. *Dania*, afg. Burntisland 7.9. til Aarhus.
m.s. *Danmark*, pass. Panama Kanal 6.9.
m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, ank. Rotterdam 22.8. hjg.
ss. *Delaware* forv. ank. Bremen 10.9.
s.s. *Diana* i Kbhvn.
s.s. *Dorrit*, ank. Svendborg 27.8.
s.s. *Duoro* i Kbhvn.
s.s. *Dronning Maud* afg. Oslo 8.9. til Kbhvn.

E

s.s. *Ebba*, ank. Girgenti 1.9. p. R. t. Bordeaux.
s.s. *Ebro* i Kbhvn.
s.s. *Edith*, ank. Tyne 2.9.
s.s. *Edv. Nissen*, pass. Dover 30.8. p. R. t. R. Gambia.
s.s. *Effie Mærsk*, pass. Beachy Hd. 4.9. p. R. t. La Rochelle.
s.s. *Egholm* ank. Swansea 6.9.
s.s. *Eli*, J. H. Lisberg, ank. Archangelsk 5.9.
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Aghia Marina 28.8.
s.s. *Elisabeth*, pass. Helsingør 31.8. p. R. t. Stolpmiinde.
s.s. *Ellen*, ank. Aalborg 3.9.
s.s. *Ellensborg*, pass. Skagen 7.9.
s.s. *Elsborg*, ank. Oslo 5.9.
s.s. *Elsø*, afg. Viborg 29.8. til Rouen.
s.s. *E. M. Dalgas*, pass. Las Palmas 28.8. p. R. t. Libreville.
s.s. *Emanuel* ank. Trangsund 5.9.
s.s. *Emilie Mærsk*, Ridham Dock 16.—18. August.
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Fawley 29.8. til Port Arthur.
s.s. *Energi* afg. Frederiksbavn 3.9. til Archangel.
s.s. *England*, pass. Brunsbüttel 7.9. p. R. t. Rouen.
s.s. *Enigheden* forv. ank. West Hartlepool 8.9.
s.s. *Erik Boye*, afg. Cuba 19.8.
s.s. *Erindring* ank. Kbhvn. 3.9.
m.s. *Erria*, E. Mouritsen, afg. Saigon p. R. t. Singapore 3.9. hjg.
s.s. *Ester*, afg. Granville 1.9. til Honfleur.
s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, afg. Corner Brook 5.9.
s.s. *Estland*, W. Hartz-Rasmussen, afg. Grangemouth 5.9.
s.s. *Estrid*, afg. Dakar 25.8. til Konakri.
m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. St. Thomas 4.9. udg.

F

m.s. *Falstria*, H. Seir Christensen, ank. Hamburg 5.9. hjg.
m.s. *Fanø*, ank. Olhao 30.8.
s.s. *Fano*, J. Korff, ank. Manchester 5.9.
m.s. *Fionia*, S. Kolls, ank. Las Palmas 5.9. udg.
s.s. *Flora* afg. Aalborg 3.9. til Leith.
s.s. *Flynderborg*, ank. Kemi 27.8.
s.s. *Fredensborg*, afg. Nice 4.9.
s.s. *Frederiksborg*, pass. Gibraltar 6.9.
s.s. *Freyr*, ank. Hull 30.8.
s.s. *Frigga* ank. Esbjerg 2.9.
s.s. *Frode* ank. Preston 3.9.
s.s. *Fylla*, ank. Bjørneborg 29.8.

G

s.s. *Garonne* afg. Bougie 1.9. til Antwerp.
s.s. *Georgia* ank. New York 4.9.

s.s. *Gerda*, ank. Clyde 4.9.
s.s. *Gerda Toft*, afg. Oran 3.9.
m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. New York 3.9. p. R. t. Hongkong.
s.s. *Gorm* ank. Kbhvn. 5.9.
s.s. *Grete*, pass. Hanstholm 3.9. p. R. t. Helsingør.
s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, afg. Pernau 6.9.
s.s. *Gudrun*, afg. Immingham 4.9. til Vejle.
s.s. *Gunhild*, ank. Antwerpen 1.9. p. R. t. Irland.
s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Rimouski 2.9.
s.s. *Gyda*, pass. Spurn Hd. 27.8. p. R. t. Halifax.

H

s.s. *H. H. Petersen* forv. pass. Lødingen 8.9. sydg.
s.s. *Hafnia*, ank. Stettin 7.9.
s.s. *Halfdan* ank. Dunkirk 7.9.
s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Brest 31.8.
s.s. *Hans*, From, ank. Ystad 7.9.
s.s. *Hans Broge*, ank. Aberdeen 3.9.
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Ridham Dock 30.9.
s.s. *Harriet*, afg. Rouen 1.9. til Grimsby.
s.s. *Hebe* pass. Skagen 3.9.
s.s. *Helene*, pass. Helsingør 4.9. p. R. t. London.
m.s. *Henning Mærsk*, afg. Buenos Aires 27.8.
s.s. *Henry Tegner*, pass. Hammershus 30.8. p. R. t. Gdynia.
m.s. *Herdis*, afg. Alexandria 2.9. til Port Said.
s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Skagen 31. 8. p. R. t. Archangel.
s.s. *Hilde*, pass. Helsingør 3.9. p. R. t. London.
s.s. *Hindholm* pass. Hammershus 3.9.
s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Lødingen 2.9.

I

m.s. *India*, S. Krarup, ank. København 3.9. udg.
m.s. *Indien*, A. Bronér, pass. Gibraltar 7.9.
s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Dungeness 4.9. p. R. t. Port de Bauc.
s.s. *Ingeborg S.*, ank. Ipswick 1.9.
s.s. *Inge Mærsk*, pass. Dover 2.9.
s.s. *Inger*, ank. Cagliari 1.9.
s.s. *Inger Toft*, pass. Gibraltar 5.9.
s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, afg. Archangelsk 7.9.
m.s. *Irland*, A. B. Meinertz, afg. København 6.9.
s.s. *Ivar*, afg. Newcastle-on-Tyne 3.9. til Portland.

J

ss. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 7.9.
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Port Lyautey 30.8.
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Antwerpen 7.9.
m.t. *Jane Mærsk*, afg. Rotterdam 15.8. til Corpus Christi.
m.s. *Java*, T. Skjoldam, ank. Port Said 6.9. udg.
s.s. *Jenny*, ank. Las Palmas 3.9.
s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Dungeness. 4.9.
s.s. *Johanne*, ank. London 2.9.
s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Dungeness 4.9.
ss. *Jolantha* ank. Hamborg 7.9.
s.s. *Jonna*, ank. Hamburg 2.9.
m.s. *Jutlandia*, A. Topp, afg. Sfax p. R. t. Port Said 5.9. udg.
s.s. *Jutta*, afg. Flushing 3.9. til Vancouver.
s.s. *Jægersborg*, ank. Kotka 5.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Emden 5.9. til Danzig.
s.s. *Karen*, ank. Tyne 4.9.
s.s. *Karen Toft*, ank. Harestad 2.9.
s.s. *Karla*, afg. Bayonne 29.8. til Casablanca.
s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 8.9. til Manchester.
m.s. *Katrine Mærsk*, pass. Gibraltar 4.9.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, pass. Helsingør 4.9.
s.s. *Kentucky* afg. Miami 2.9. til Portland.
s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Havana 29.8.
s.s. *Kirsten*, pass. Hirtshals 2.9. p. R. t. Portsmouth.
s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, ank. Aalborg 5.9.
s.s. *Knut*, ank. Lemvig 24.8.
s.s. *Kong Haakon* afg. Stettin 8.9. til Kbhvn.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, afg. Singapore p. R. t. Bangkok 7.9. udg.
s.s. *Laila*, pass. Beachy Hd. 4.9. p. R. t. Buenos Aires.
s.s. *Lars Kruse*, ank. Rotterdam 3.9.
s.s. *Laura*, afg. Rio Janeiro 27.8. til Hamburg.
s.s. *Laura Mærsk*, ank. Mesane 16.8.
m.s. *Leise Mærsk*, afg. Rosario 12.8. til New York.
s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Lemvig 27.8. til Archangel.
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Tyne 31.8. til Montreal.
s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Murmansk 31.8.
s.s. *Lilian*, pass. Spurn Hd. 4.9. p. R. t. Goole.
s.s. *Lilleborg*, afg. Trangsund 7.9.
s.s. *Lily*, pass. Hansholm 27.8. p. R. t. Stansgate.
s.s. *London*, H. J. Hansen, ank. Oslo 6.9.
m.s. *Louisiana* ank. Santos 3.9.
m.s. *Lundby*, Lund, laster Vancouver for U. K.
s.s. *Lynæs*, pass. Skagen 5.9.

M

s.s. *Magnus* ank. Kbhvn. 2.9.
ss. *Maine* ank. Kolding 5.9.
s.s. *Maja*, pass. Helsingør 4.9. p. R. t. London.

m.s. *Malaya*, P. Sørensen, afg. Göteborg p. R. t. Oslo 3.9. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Oran 5.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Horsens 5.9.
 s.s. *Margrete*, ank. Kotka 31.8.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 7.9.
 s.s. *Marianne*, pass. Skagen 28.8. p. R. t. Kings Lynn.
 s.s. *Marie*, pass. Hirtshals 3.9. p. R. t. Bordeaux.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. St. Thomas 27.8.
 s.s. *Maria Toft*, ank. St. Nazaire 7.9.
 m.s. *Marocco* afg. Oporto 4.9. til Kbhvn.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Danzig 28.8.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, ank. Hull 3.9.
 s.s. *Marx*, afg. Kiel 27.8. til Trangsund.
 s.s. *Maryland* afg. Newcastle-on-Tyne 3.9. til River Plate.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Ridham Dock 22.8.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, ank. Hamburg 4.9. udg.
 s.s. *Minsk* ank. Liverpool 4.9.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Bayonne 3.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Marans Charente 1.9.
 s.s. *Najaden*, ank. Helsingør 21.8.
 s.s. *Nancy*, afg. Oran 31.8. til Bristol.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Southampton 31.8.
 s.s. *Nelly*, afg. Tallinn 1.9.
 s.s. *Nerma*, afg. Emden 2.9. til Königsberg.
 s.s. *Nevada* pass. Dungeness 19.8. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Buenos Aires 27.8.
 s.s. *Niel Mærsk*, afg. Yokohama 21.8. til Hongkong.
 s.s. *Niobe*, ank. Bristol 2.9.
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Hongkong 29.8.
 m.s. *Nordbo*, ank. Nakskov 19.8.
 s.s. *Nordborg*, ank. London 7.9.
 s.s. *Norden*, ank. Hampton Rds. 2.9.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Lourenco Marques 20.8.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Lisbon 1.9.
 m.s. *Nordhval*, afg. Aalborg 3.9. til St. Juan.
 m.s. *Nordkap*, ank. Jacksonville 3.9.
 s.s. *Nordlys*, ank. Hampton Rds. 1.9.
 m.s. *Nordpol*, afg. Osaka 29.8. til Seattle.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Villa Real 30.8.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, ank. Rosario 6.9.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 8.9.
 s.s. *Olaf* ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Olga*, pass. Skagen 3.9.
 s.s. *Olga S.*, ank. Tyen 2.9.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Bremen 28.8. til Windsor.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentzen, forv. ank. New York 8.9.
 m.s. *Oregon*, afg. Bahia 30.8. til Madeira.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Kalundborg 4.9.
 s.s. *Otto Petersen*, pass. Ushant 14.8. p. R. t. W. Africa.

P

s.s. *Pan*, C. O. Larsen, ank. Leningrad 4.9.
 m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, ank. Celui 18.8.
 s.s. *Paula*, afg. Callao 1.9. til Chile.
 m.s. *Peru*, V. Kragelund, ank. Cape Town 4.9. udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Los Angeles 27.8. til New York.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Marseilles 2.9.
 s.s. *Polly*, pass. Hanstholm 3.9.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 9.9.
 s.s. *Primula* ank. Leith 2.9.
 s.s. *Prins*, C. O. Larsen, ank. Leningrad 4.9.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, afg. Danzig 3.9.

R

s.s. *Randi*, afg. Viborg 1.9. til Savona.
 s.s. *Reval*, ank. Ostende 7.9.
 s.s. *Riga*, ank. Leningrad 6.9.
 s.s. *Rigmor*, pass. Hanstholm 3.9. p. R. t. Calais.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Nantes 2.9.
 s.s. *Robert*, afg. Algiers 1.9. til Marseilles.
 s.s. *Rosenborg*, pass. Utklippan 7.9.
 s.s. *Rota* ank. Nakskov 2.9.

S

s.s. *Saga* i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Flushing 1.9. til Shanghai.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Tyne Dock 6.9.
 s.s. *Scandia*, ventes Aruba 11.9.
 s.s. *Scandia*, ank. Helsingborg 7.9.
 s.s. *Scotia*, ank. København 7.9.
 s.s. *Seine* i Kbhvn.

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

s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Leningrad 28.8.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Los Angeles 31.8. udg.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, afg. Gibara p. R. t. Nuevitas 5.9.
 s.s. *Signe*, pass. Skagen 1.9. p. R. t. Boston.
 s.s. *Sigrid*, ank. Kbhvn. 31.8.
 s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 8.9.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Vlissingen 7.9.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Archangel 6.9.
 s.s. *Skagerak*, pass. Helsingør 4.9. p. R. t. Finland.
 s.s. *Skjold* ank. Havre 7.9.
 s.s. *Skodsborg*, ank. København 7.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 8.9. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, forv. afg. Danzig 10.9.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Guyamas 18.8.
 s.s. *Sophie*, ank. Penzance 3.9.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 42°N—49°W. 2.9. p. R. t. London.
 s.s. *Stella*, afg. Christobal 31.8.
 m.s. *Stensby*, Eggert, pass. Helsingør 5.9. p. R. t. Baltimore.
 m.s. *Stjerneborg*, afg. San Pedro 4.9.
 s.s. *Stockholm*, R. W. Caspersen, afg. Leningrad 30.8.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Antwerpen 2.9. til Tagle Bay.
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 31.8. til Norfolk.
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 3.9.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 6.9.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Dakar 29.8.
 s.s. *Søborg*, ank. Methil 6.9.

T

s.s. *Taarnholm* pass Helsingør 2.9.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, ank. Santos 2.9.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Roder, pass. Panama 5.9.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Methil 9.9.
 s.s. *Tekla*, ank. Antwerpen 29.8.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Ystad 9.9.
 s.s. *Tennessee* ank. Randers 7.9.
 s.s. *Thyra*, ank. Shoreham 29.8.
 s.s. *Thyra* afg. Leith 3.9.
 ss. *Tjaldur* i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 7.9.
 m.s. *Tonking*, A. Juul Christensen, afg. Singapore p. R. t. Manila 1.9. udg.
 s.s. *Tove*, ank. Danzig 2.9.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Archangelsk 31.8.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Rudkøbing 5.9.
 s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 8.9.
 s.s. *Tula* afg. Nemours 7.9. til Oron.
 m.s. *Tunis* afg. Marseilles 7.9. til Genua.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. til New York 21.9.
 s.s. *Tyr* i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 2.9.
 s.s. *Ulla*, ank. Rio Janeiro 3.9.
 s.s. *Ulrik Holm*, pass. Skagen 29.8. p. R. t. Åbo.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Liverpool Red 7.9.

V

s.s. *Valborg*, ank. Bridgwater 2.9.
 s.s. *Vendia*, pass. Brunsbüttel 7.9. p. R. t. Fecamp.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Archangel 29.8.
 s.s. *Viborg*, ank. Mazagan 6.9.
 s.s. *Victoria*, ank. Stettin 4.9.
 s.s. *Vidar* ank. Grimsby 2.9.
 ss. *Virginia* ank. Buenos Aires 3.9.
 s.s. *Viola*, afg. Riga 1.9. til Parnu.

W

s.s. *Wilh. Colding*, pass. Hirtshals 31.8. for østg.
 s.s. *Win. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Bordeaux 31.8.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 7.9.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Rahja 4.9.

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

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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.

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.

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmald"
Amaliegade 38**KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB**Vi undertegnede anbefale os med fersk 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 & H. C. Richardt.

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

M·B·COHN
TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.
GRUNDLAGT 1848

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE**HERSKIND & WULFF**

AMALIEGADE 41 · TELEF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dækak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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. %YSKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MOLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer 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**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 9. September 1936.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Ør.
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.

2450. Sverige S.-Kyst. Indløbet til Ronneby. Yttre Stekö Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 36/2690. Stockholm 1936.)

Den 10. September d. A. fjernes det midlertidige Fyr paa c. $56^{\circ} 09',8$ N. $15^{\circ} 16',3$ E., og samtidig tændes det nye Yttre Stekö Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: $4,3$ m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Et firkantet, brunt Jerntaarn med Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 50° til $64^{\circ},5$.
2. Hvidt i — - $64^{\circ},5$ til 67° .
3. Rødt i Pej. fra 67° til 82° .

A n m. I den hvide Lysvinkel ligger en 6 m Grund N. for Dunsö N.-Pynt og c. 30 m fra Grænsen mellem hvidt og grønt Lys.

(E. f. S. Nr. 16/1061 og 25/1666 1936.)

2451. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 36/2689. Stockholm 1936.)

I Slutningen af September d. A. vil Fyrskibet *Finngrundet* paa c. $61^{\circ} 04'$ N. $18^{\circ} 40'$ E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyr- og Taagesignalkarakterer bliver uforandrede. Reservefyrskibet har ikke Luftmembransender, Undervandsmembransender eller Radiofyr.

2452. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni. Nye Ledefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 24/906. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte nye Ledefyr er tændt:

1. *Ulkokrunni övre* paa $65^{\circ} 23' 10''$ N. $24^{\circ} 51' 14''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: $15,5$ Sm. En ottekantet, sort Fyrlanterne paa et 25 m højt Jernstativ. Under Fyrlanternen er anbragt en sort Firkant. Fyret lyser, som følger:

- a. Grønt i Pej. fra c. 161° til c. 192° .
- b. Hvidt i — - c. 192° - c. 306° .
- c. Grønt i — - c. 306° - c. 323° .
- d. Hvidt i Pej. fra c. 323° til c. 325° .
- e. Rødt i — - c. 325° - c. 332° .
- f. Hvidt i — - c. 75° - c. 83° .

Den hvide Lysvinkel fra c. 75° til c. 83° i Ledelinien har forstærket Lysstyrke.

2. *Ulkokrunni nedre* paa 65° 23' 00" N. 24° 49' 11" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,7^s. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 13,5 Sm. En rund, hvid Fyrlanterne paa et 17 m højt Jernstativ. Under Fyrlanteren er anbragt en hvid Firkant. Fyret lyser, som følger:

- a. Grønt i Pej. fra c. 117° til c. 147°. c. Rødt i Pej. fra c. 152° til c. 173°.
 - b. Hvidt i — - c. 147° - c. 152°. d. Hvidt i — - c. 75° - c. 83°.
- Den hvide Lysvinkel fra c. 75° til c. 83° i Ledelinien har forstærket Lysstyrke. Fyrene er overet i Pej. c. 79°.

3. De midlertidige Baaker *Ulkokrunni övre* og *Ulkokrunni nedre* er fjernet.

2453. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila. Gamlakarleby. Oplysning om Fyr.

(U. f. s. Nr. 24/906. Helsingfors 1936.)

1. Flammens Højde i *Frimodigsgrund* Fyr paa 63° 50' 06" N. 23° 01' 17" E. er nu c. 18 m. Under Fyrlanteren er paa Fyrstativet anbragt en hvid Firkant.

2. Flammens Højde i *Hungerberg* Fyr paa 63° 51' 54" N. 22° 59' 46" E. er nu 9,5 m. Under Fyrlanteren er paa Fyrstativet anbragt en hvid Firkant.

2454. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 24/908. Helsingfors 1936.)

Utö Havnefyr paa c. 59° 47' N. 21° 22' E. er atter tændt.

2455. (P). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Gråhara. Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres.

(N. f. S. Nr. 34/3719. Berlin 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil der ved *Gråhara* Fyr paa c. 60° 06' N. 24° 59' E. blive oprettet et Retningsradiofyr, der indgaar som Nr. 3 i Gruppen *Gråhara—Kalbådagrund* Fyrskib—*Porkkala Kalbåda*.

1. Retningsradiofyr. Bølgelængde: 303,5 kc/s (988 m) A 2. Tonehøjde for urettede Signaler 376 c/s og Retningssignaler 752 c/s. Rækkevidde: 25 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne HA 1 Gang urettet	4,67 ^s ,
b. Pause.....	0,62 ^s ,
c. 4 Radioretningstegn.....	4,96 ^s ,
d. 4 Grupper af Radiotegn, af hvilke hver Gruppe omfatter 1 urettet Radiotegn (0,62 ^s) og 4 Radioretningstegn..	22,32 ^s ,
e. En lang, urettet Streg	16,48 ^s ,
f. Pause.....	10,96 ^s ,
	1 ^m .
Signalet gentaget	1 ^m .
Hele Signalets Varighed	2 ^m ,
Pause.....	4 ^m ,
Periode	6 ^m .

Retningen af Radioretningssignalet er Pejling c. 6°.

Radioretningssignalet er i Retningslinien en lang Streg; paa den ene Side af Retningslinien en Række Prikker og paa den anden Side en Række almindelige Streger.

Sendetider: I Taage og usigtbart Vejr uafbrudt hver 6^m, begyndende ved det 4. Minut af hver Time.

I klart Vejr 4 Gange i Time, begyndende ved det 4^m, 10^m, 34^m og 40^m af hver Time.

2. Lufttaagesignalet skal afgives hver 1^m med Nautofon, som følger:

En Enkelttone 5^s. (tjener til Afstandsbestemmelse), derpaa efter en Pause paa 25^s, en Gruppe paa 3 Toner, hver af 3^s. Varighed med en Mellempause af 1^s.

Til Afstandsbestemmelse er Lufttaagesignalet synkroniseret med Radiosignalet saaledes, at 5^s. Enkelttonen i Lufttaagesignalet begynder samtidig med, at Bogstavet A i Radiosignalet slutter.

Afstanden bestemmes ved, at man tæller Antallet af de urettede Radiotegn (0,62^s), som man hører, indtil 5^s. Enkelttonen i Lufttaagesignalet begynder.

Ethvert urettet Radiotegn angiver 1 Sm og Antallet af urettede Radiotegn, der høres, inden man hører Lufttaagesignalet, angiver Afstanden fra *Gråhara Fyr* i Sm.

A d v a r s e l: Den nævnte Gruppe paa 3 Toner, hver af 3^s. Varighed, i Lufttaagesignalet maa ikke benyttes til Afstandsbestemmelse.

(Kort Nr. 276.)

2456. Finland. Finske Bugt. Pörtö. Bodö. Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 23/860. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte nye Ledebaaker er opført, som følger:

- a. *Bodö övre*, en hvidkalket Stenvarde, paa 60° 10' 51" N. 25° 26' 56" E.
 - b. *Bodö nedre*, en hvidkalket Stenvarde, paa 60° 10' 53" N. 25° 26' 55" E.
- Baakerne er overet i Pejling c. 173°.

2457. Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 23/858. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte nye Ledebaaker er opført, som følger:

- a. *Majholm (övre)*, rød Firkant med en hvid Trekant med Spidsen nedad i Midten, paa 60° 22' 55" N. 26° 15' 36" E.
 - b. *Lastarören (nedre)*, en paa en Sten staaende Stang med rød Firkant med en hvid Trekant med Spidsen opad i Midten, paa 60° 22' 09" N. 26° 15' 03" E.
- Baakerne er overet i Pejling c. 21°.

2458. Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Ledebaaker nedlagt.

(U. f. s. Nr. 23/859. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte Ledebaaker er permanent nedlagt:

- a. *Lastarören* paa 60° 22' 12" N. 26° 14' 59" E.
- b. *Tågholm* paa c. 60° 22' 41" N. 26° 15' 20" E.

2459. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Kotka. Sømærke iuddraget.

(U. f. s. Nr. 23/861. Helsingfors 1936.)

Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 27' 33" N. 26° 58' 23" E. er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 33:2256 1936. Kort Nr. 276.)

2460. Finland. Finske Bugt. Hogland. Hoglands norra nedre Fyr. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 24/903. Helsingfors 1936.)

Ved *Hoglands norra nedre (Pohjoisrivi)* Fyr paa c. 60° 06' N. 26° 57' E. er oprettet et Taagesignal med Sirene, 2 Stød hver 1^m, Stød 2^m, Pause 10^s, Stød 5^s, Pause 43^s. — Hvis Sirenen kommer i Uorden, gives Signal med Klokke.

(E. f. S. Nr. 33/2257 1936. Kort Nr. 277.)

2461. Finland. Finske Bugt. Makslathi. Kiiskilä övre Ledebaake forandret.

(U. f. s. Nr. 23/857. Helsingfors 1936.)

Kiiskilä övre Ledebaake paa 60° 28' 18" N. 28° 36' 27" E. er forandret og bestaar nu af en hvid Firkant med en rød, lodret Stribe i Midten.

2462. (T). Polen. Danzig Bugt. Gdynia Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(N. f. S. Nr. 36/3997. Berlin 1936.)

Gdynia Radiofyr paa c. 54° 32' N. 18° 34' E. er for Tiden ude af Virksomhed.

2463. Polen. Schweden-Berg. Taagesignalstation oprettet.

(N. f. S. Nr. 28/2951. Berlin 1936.)

Taagesignalstationen ligger paa 54° 37' 41" N. 18° 49' 21" E., ved Fyret.

23 m over Havfladen drejer en Sirene (Tonehøjde 350 c/s) sig indenfor 40^s over en Sektor paa c. 300°, udgaaende fra W. over S., E. og N. til 330° (regnet fra Sirenen), hvorpaa den vender tilbage til Udgangspunktet. Signalet afgives hver 2^m. En Iagttager, der befinder sig i denne 300°-Sektor, vil altsaa høre en 40^s lang Tone, med højeste Styrke to Gange. Tidsforskellen mellem de to Gange med højeste Tonestyrke er Midlet til Bestemmelse af den Retning, hvori man hører Tønen.

Naar Tidsforskellen er 10^{s.} befinder man sig N. for Sirenen.

—	—	- 20 ^{s.}	—	—	- E.	-	—
—	—	- 30 ^{s.}	—	—	- S.	-	—
—	—	- 40 ^{s.}	—	—	- W.	-	—

Den nøjagtige Retning, hvori man hører Tonen, faas af Formlen:

Retning i Grader = $9(s - 9)$, hvor s er Tidsforskellen i Sekunder mellem de to Gange med højeste Tonestyrke.

Eksempel 1: Tidsforskellen mellem de to Gange med højeste Tonestyrke er 17^{s.}

Retning i Grader = $9(17 - 9) = 9 \cdot 8 = 72^\circ$. Iagttageren hører altsaa Sirenen i Pejling 252° .

Eksempel 2: Tidsforskellen 7^{s.}

Retning i Grader = $9(7 - 9) = 9(-2) = -18^\circ = 360^\circ - 18^\circ = 342^\circ$. Iagttageren hører altsaa Sirenen i Pejling 162° .

Eksempel 3: Tidsforskel 34^{s.}

Retning i Grader = $9(34 - 9) = 9 \cdot 25 = 225^\circ$. Iagttageren hører altsaa Sirenen i Pejling 45° .

Sirenen paa *Schweden-Berg* og *Hela* Radiofyr er synkroniseret, saaledes at man kan bestemme Afstand og Retning fra Sirenen.

Man tæller Prikkerne i Radiosignalet (med 1,1^{s.} Mellempause) indtil man første Gang hører Sirenetonens højeste Tonestyrke og videre til man anden Gang hører Sirenetonens højeste Tonestyrke, hvorefter man udregner Retningen efter Formlen: Retning i Grader = $10(r - 8)$, hvor r er Antallet af Prikker i Radiosignalet mellem de to Gange mellem Sirenetonens højeste Tonestyrker.

Eksempel: Første højeste Tonestyrke faldt sammen med Radiosignalets 26. Prik, anden med Radiosignalets 47. Prik.

Retning i Grader = $10(21 - 8) = 10 \cdot 13 = 130^\circ$. Iagttageren hører altsaa Sirenen i Pejling 310° .

Afstanden udregnes efter Formlen:

$D = 0,2(p^1 - \frac{1}{2}(36 - r))$, hvor p^1 er Antallet af Prikker i Radiosignalet, naar man første Gang hører Sirenetonens højeste Tonestyrke, altsaa:

$D = 0,2(26 - \frac{1}{2}(36 - 21)) = 0,2(26 - 7,5) = 0,2 \cdot 18,5 = 3,7$ Sm.

A n m. Sirenen paa *Schweden-Berg* er for Tiden kun i Virksomhed under Taage og i usigtbart Vejr, naar Sirenen ved *Hela* er i Uorden.

Efter Anmodning kan den til Forsøg i klart Vejr sættes i Virksomhed. Henvendelsen sker til Havnekaptajnen i *Gdynia* eller i *Hela*.

(Kort Nr. 269.)

(Se Tillæg.)

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

2464. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Tilsanding.

En Tilsanding har fundet Sted imellem Ydermolerne ved Indsejlingen til *Gilleleje* Havn. Dybden i W.-lige Halvdel er 2,9 m og ved E.-lige Molehoved 3,5 m. — Oprensning vil blive foretaget ved første Lejlighed.

Gilleleje Havn: c. $56^\circ 07',7$ N. $12^\circ 18',9$ E.

(Havnelods, Side 771.)

2465. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Havnearbejder. Oplysning om Indsejling. Dybde.

Som Følge af Ombygningsarbejderne ved *Karrebæksminde* Havn er den nye Indsejling fra Søen til Havnen taget i Brug fra den 5. ds. Samtidig vil den gamle Indsejling til Havnen blive fuldstændig spærret og opfyldt. Spærring etableres fra Mandag Morgen den 7. ds.

Fyret, der nu staar paa det gamle S.-lige Molehoved, vil blive flyttet fra dets nuværende Plads til det nye N.-lige Molehoved. Indtil Fyret er flyttet, er den nye Indsejling markeret alene ved, at der paa hvert Molehoved i 2 m Højde er anbragt en klar Lanterne. For den gamle, spærrede Indsejling anbringes indtil videre 2 klare Lanterner over hinanden.

Dybden fra Søen til *Karrebæksminde* Havn gennem den nye Indsejling er foreløbig 5,6 m.

c. $55^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ N. $11^{\circ} 38\frac{1}{2}'$ E.

(E. f. S. Nr. 1/30 1936. Kort Nr. 306 og 299. Havnelods, Side 103.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2466. Danmark. Skagerrak. Hirtshals. Kabelbaaker opført.

Til Beskyttelse for de fra *Hirtshals* udgaaende Kabler er W. for Byen opført tre Kabelbaaker, 2 Bagbaaker og 1 Forbaake, sidstnævnte tæt ved Kysten. De to Baakelinier danner en Vinkel med hinanden paa 40° . Det er forbudt at ankre mellem Baakelinierne.

c. $57^{\circ} 35'$ N. $9^{\circ} 57'$ E.

(Kort Nr. 236. Danske Lods, Side 120.)

2467. Sverige. Skagerrak. Tovas ungar. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

(U. f. S. Nr. 36/2696. Stockholm 1936.)

En rød Lys- og Fløjtetønde, *Tovas ungar*, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s , Blink 1^s , Mørke 14^s , er udlagt paa $58^{\circ} 14',_{18}$ N. $11^{\circ} 15',_{90}$ E., $0,3$ Sm 267° fra Grunden *Tovas ungar*.

(E. f. S. Nr. 13/898 1936. Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2468. Rusland. Hvide Hav. Gorlo. Sosnowez. Radiofyr oprettet.

(N. f. S. Nr. 35/3861. Berlin 1936.)

Paa c. $66^{\circ} 29',_{4}$ N. $40^{\circ} 42',_{2}$ E., E. for Radiostationen, er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 300 kc/s (1000 m). Rækkevidde: 50 Sm.

Signalet er:

Bogstavet P.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
Periode.....	6 ^m .

Signalet afgives uafbrudt under Taage og i usigtbart Vejr.

I klart Vejr afgives Signalet hver Time 2 Gange efter hinanden, begyndende ved det 54. Minut af hver Time.

2469. Rusland. Hvide Hav. Pushlakhotskaya Bank. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1701. London 1936.)

En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s , er udlagt paa c. $64^{\circ} 51'$ N. $36^{\circ} 15'$ E., $6,1$ Sm 229° fra *Cape Letni Orlov* Fyr.

2470. Norge. Møre og Romsdal. Gorsen W. Nyfundne Båer.

(E. f. S. Plakat Nr. 5. Oslo 1936.)

Nedennævnte Båer er fundet, som følger:

1. En Båe i Havoverfladen paa $62^{\circ} 48' 24''$ N. $6^{\circ} 42' 34''$ E., 240 m 259° fra *Kuholmsskjær*.

2. En $1,2$ m Båe paa $62^{\circ} 49' 26''$ N. $6^{\circ} 43' 12''$ E., 210 m 151° fra *Leikuafllu*.

3. En $2,4$ m Båe paa $62^{\circ} 49' 00''$ N. $6^{\circ} 42' 58''$ E., 260 m 248° fra *Tordyvelen*.

4. En $0,6$ m Båe paa $62^{\circ} 48' 55'',_{5}$ N. $6^{\circ} 43' 24''$ E., 280 m 154° fra *Tordyvelen*.

5. En $0,9$ m Båe paa $62^{\circ} 48' 42''$ N. $6^{\circ} 43' 31''$ E., 180 m 191° fra *Skrædderbænk*

SW.-Pynt.

6. En Båe i Havoverfladen paa $62^{\circ} 48' 36''$ N. $6^{\circ} 43' 20''$ E., 380 m 212° fra *Skrædderbænk* SW.-Pynt.

7. En Båe i Havoverfladen paa $62^{\circ} 48' 58''$ N. $6^{\circ} 41' 40''$ E., 210 m 283° fra *Ysto Varde*.

2471. Danmark. Graadyb. Esbjerg Trafikhavn W. Pulle.
E. f. S. Nr. 35/2449 1936 annulleres og erstattes med:
En Pulle med 5,0 m Vand ved Middel-Springtidslavvande har dannet sig paa
55° 28' (07") N. 8° 25' (21") E., 342 m 263° fra Fyret paa Trafikhavnens N.-Mole.
(Kort Nr. 308, 246 og 255. Havnelods, Side 55.)
2472. (T). England. The Downs. Opmaalingsbaaker midlertidig udlagt.
(N. t. M. Nr. 1723. London 1936.)
E. f. S. Nr. 29/1997 1936 annulleres og erstattes med:
Opmaalingsbaaker, forsynet med et sort eller kulørt Flag, er midlertidig udlagt
paa følgende Steder:
a. 51° 14' 55" N. 1° 30' 25" E. b. 51° 17' 55" N. 1° 34' 42" E.
2473. (T). England. Themsen 'Anduvning. Edinburgh Fyrskib ombyttes midlertidig.
(N. t. M. Nr. 41. Trinity House, London 1936.)
Omkring den 6. Oktober d. A. ombyttes Fyrskibet *Edinburgh* paa c. 51° 33' N. 1° 16' E. midlertidig for et Tidsrum af c. 3 Maaneder med et Reservefyrskib med Pælemast med Fyrlanternen halvt oppe. Fyrkarakteren bliver hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,9^s, Mørke 4,1^s. Fyrets Lysevne er noget formindsket. Taagesignal afgives med Sirene, To-Stød hver 1½^m, hvert Støds Varighed 2,7^s.
Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.
2474. England. Themsen Anduvning. Kentish Knock Sand. Tønder flyttet.
(N. t. M. Nr. 38. Trinity House, London 1936.)
Paa Grund af Forandringer ved *Kentish Knock Sand* er nedennævnte Tønder flyttet, som følger:
a. *North Knock* Tønden er flyttet til 51° 42' 00" N. 1° 39' 00" E. i 18 m Vand.
b. *Middle Knock* Tønden er flyttet til 51° 36' 30" N. 1° 38' 00" E. i c. 22 m Vand.
2475. England. Themsen Anduvning. Wallet Spitway Tønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 39. Trinity House, London 1936.)
Paa Grund af Forandringer i Dybden i *Spitway* mellem *Wallet* og *East Swin* er *Wallet Spitway* Tønde flyttet 0,3 Sm WSW. efter og ligger nu i 9,1 m Vand 3,8 Sm 158½° fra *Clacton* Vandtaarn.
c. 51° 44' N. 1° 11' E.
2476. England. Themsen. Gravesend Reach. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1709. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa Hulken *Diver* paa c. 51° 27' N. 0° 24' E., ud for *Tilbury* Værft, er nedlagt og erstattet med 3 hvide, faste Lanterner, der er anbragt i Form af Bogstavet „L“.
2477. (T). England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig.
(N. t. M. Nr. 40. Trinity House, London 1936.)
Omkring den 5. Oktober d. A. ombyttes Klokketønden *Smith's Knoll* paa c. 52° 52' N. 2° 15' E. midlertidig med en sort Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s. — Klokketønden ge. udlægges omkring den 15. December d. A.
Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

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

2478. Frankrig. Saint-Malo Anduvning. Afmærkning forandret.
(A. a. N. Nr. 35/2221. Paris 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 35/2415 1936 meddeles, at den deri omtalte Forandring af Afmærkningen ved Anduvningen til *Saint-Malo* nu er foretaget.
Bouée de la Petite Porte: c. 48° 41',4 N. 2° 07',3 W.
(E. f. S. Nr. 35/2415 1936.)

2479. Frankrig. Iø Ricard. Grund.

(N. t. M. Nr. 1727. London 1936.)

En Grund med 3,2 m Vand er fundet paa c. 48° 41' N. 3° 53' W., 0,21 Sm 166° fra Taarnbaaken tæt NE. for *Ile Ricard*.

2480. Irland E.-Kyst. Boyne Floden Indløb. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1710. London 1936.)

Paa Stenbaaken *Aleria* paa c. 53° 43' N. 6° 14' W., ved N.-Siden af Indløbet til Floden *Boyne*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 9^s. Flammens Højde: c. 10 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra 152° til 345°.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2481. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Pollock Rip Fyrskib. Radiofyr og Lufttaagesignal synkroniseret.**

(N. f. S. Nr. 35/3840. Berlin 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 35/2420 1936 meddeles, at den deri omtalte Synkronisering af Radiofyret og Lufttaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Pollock Rip* paa c. 41° 36' N. 69° 51' W. nu har fundet Sted.

(E. f. S. Nr. 35/2420 1936.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2482. Gibraltar Bugt. Mala Point. Skær.**

(N. t. M. Nr. 1673. London 1936.)

Et Skær i Havoverfladen ligger paa c. 36° 10' N. 5° 23' W., 1,58 Sm 332½° fra det røde Fyr med En-Formørkelser paa *Gibraltar* N.-Mole. Skærets Navn er *La Salemera*.

2483. Sicilien. Porto di Augusta. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1732. London 1936.)

Flammens Højde i Fyret paa *Cantara Point* paa c. 37° 12' N. 15° 11' E. er forøget til c. 25 m og Synsvidden til 14 Sm.

2484. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Caorle Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 268/742. Genua 1936.)

Caorle Fyr paa c. 45° 36' N. 12° 54' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s. Synsvidde: 12 Sm. Iøvrigt uforandret.

2485. Italien. Adriaterhavet. Porto di Cittanova. Fyrbelysning forandret.

(A. a. N. Nr. 267/733. Genua 1936.)

1. Paa Hovedet af det yderste Dige er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 2^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

a. Rødt i Pejl. fra 25° til 58°. c. Grønt i Pejl. fra 117° til 240°.

b. Hvidt i — - 58° - 117°. d. Hvidt i — - 240° - 25°.

2. Fyret paa Molehovedet er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Synsvidde: 7 Sm.

c. 45° 19' N. 13° 33' E.

2486. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto Quieto. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 268/743. Genua 1936.)

I *Punta del Dente* Fyr paa c. 45° 18' N. 13° 34' E. er indlagt en rød Lysvinkel imellem Pejlingerne 325° og 18°. Synsvidde: 8 Sm. Iøvrigt uforandret.

2487. (T). Italien. Adriaterhavet. Barbaran Skær. Fyr forandros.
(A. a. N. Nr. 267/735. Genua 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil der i *Barbaran* Skær Fyr paa c. 45° 14' N. 13° 35' E. blive indlagt 2 røde Lysvinkler, den ene mellem Pejlingerne 153° og 308°, den anden mellem Pejlingerne 11° og 62°.
2488. Italien. Adriaterhavet. Isola Cazza. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 267/734. Genua 1936.)
Isola Cazza Fyr paa c. 42° 45' N. 16° 29' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,52^s, Mørke 1,98^s, Blink 0,52^s, Mørke 1,98^s, Blink 0,52^s, Mørke 9,48^s. Lysevne: c. 12 Sm. Lysevnen vil senere blive forøget til 23 Sm.
2489. Rusland. Sorte Hav. Kerch-Yenikale Stræde. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1694. London 1936.)
1. En Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, er udlagt paa c. 45° 03' N. 36° 41' E., 2,15 Sm 179° fra Midten af *SE. Akse nova* 4,3 m Grund.
2. En Spirtønde med 1 opadvendt Kost er udlagt tæt E. for (1).
3. Lystønden c. 1,7 Sm 343° fra (1) er permanent inddraget.
2490. Rusland. Azovske Hav. Achuev Point. Lystønde forandret.
(N. t. M. Nr. 1695. London 1936.)
Lystønden paa c. 46° 04' N. 37° 56' E., c. 12 Sm 260° fra *Akhtari* Fyr, er forandret til at vise rødt Et-Blink.
2491. Ægypten. Alexandria Havn. Oplysning om Baaker og Grunde.
(N. t. M. Nr. 1667. London 1936.)
1. En c. 5 m høj, sortmalet Baake (16) er opført paa c. 31° 11' N. 29° 50' E., paa *El Hut* 0,655 Sm 239° fra *El Aramil* Triangulationsmærke.
2. Baaken c. 0,05 Sm S. for (1) er fjernet.
3. En Grund med 4,3 m Vand ligger paa c. 31° 11' N. 29° 51' E., 0,22 Sm 319° fra det i (1) nævnte Triangulationsmærke.
4. En Grund med 9,1 m Vand ligger paa c. 31° 09' N. 29° 46' E., 1,05 Sm 250° fra *Agami* Fyr.
5. Dybden er aftaget paa c. 31° 09' N. 29° 50' E.
(E. f. S. Nr. 34/2380 1936.)

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

2492. Sydafrika. Port Elisabeth. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1720. London 1936.)
Det hvide Fyr med En-Formærkelser tæt ved Yderenden af *Dom Pedro* Mole paa c. 33° 58' S. 25° 38' E. er permanent nedlagt.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2493. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Billiton W.-Kyst. Tg. Pandan. Puller. Sømærke forsvundet.
(B. a. Z. Nr. 201/2403. 's-Gravenhage 1936.)
1. Nedennævnte Puller er fundet, som følger:
a. En 4 m Pulle paa 2° 38' 52" S. 107° 34' 58" E.
b. - 3½ m — — 2° 38' 51" S. 107° 34' 46" E.
c. - 16 m — — 2° 40' 05" S. 107° 32' 05" E.
d. - 9 m — — 2° 40' 13" S. 107° 32' 15" E.
e. - 5½ m — — 2° 45' 35" S. 107° 31' 25" E.
2. Stumpetønden med afstumpet Kegle paa c. 2° 47' S. 107° 31' E., W. for *Djoe-mangin* Rev, er forsvundet.

2494. **Kina. Shan-tou (Swatow) Anduvning. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 186. Shanghai 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 23° 15' N. 116° 48' E.,
0,4 Sm 94° fra *Ching-tao (Green Island)* Triangulationsmærke.
2495. **Kina. Shan-tou (Swatow) Anduvning. Oplysning om Vrag. Undervands-
hindring.**
(N. t. M. Nr. 187 og 188. Shanghai 1936.)
1. Vraget (1924), der er synligt ved Lavvande, ligger sunket paa c. 23° 18' N.
116° 47' E., 1,37 Sm 3° fra *Chih-wen-tao (Bill Island)* Triangulationsmærke.
2. En Undervandshindring, hvorover det til Tider bryder, rapporteres at ligge
1,54 Sm 5° fra *Chih-wen-tao (Bill Island)* Triangulationsmærke.
2496. **Kina. Liao Floden. Ledefyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1713. London 1936.)
Bar Bagfyr paa 40° 36' (00") N. 122° 11' (40") E. er forandret fra at vise hvidt,
fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s.
2497. **Sibirien. St. Vladimir Bugt. Taagesignal oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1736. London 1936.)
Paa *North Head (Cape Ballouzek)* er ved Fyret paa c. 43° 55' N. 135° 31' E. oprettet
et Taagesignal med Klokke, Tre-Slag hver 2^m.
2498. **Japan. Honshu NW.-Kyst. Kasumi. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1697. London 1936.)
Paa 35° 39' (00") N. 134° 37' (30") E. er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys.
Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm. En rødmalet, rund Betonfyrbgning. Fyret
er ubevogtet.
2499. **Australien N.-Kyst. Torres Stræde. Prince of Wales Channel. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1681. London 1936.)
E. f. S. Nr. 18/1287 og 32/2246 1936 annulleres og erstattes med:
Nedennævnte Grunde er fundet, som følger:
a. En 8,2 m Grund 0,2 Sm 270° fra *Hammond Rock Fyr*.
b. - 8,7 m — 2,35 Sm 65° - — — —
c. - 8,2 m — 2,1 Sm 66° - — — —
Hammond Rock Fyr: c. 10° 31' S. 142° 13' E.
2500. **S.-Australien. Port Adelaide Harbour. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1714. London 1936.)
Fyret paa *Luff Point* paa c. 34° 50' S. 138° 30' E. viser grønt Et-Blink.
2501. **New Zealand. North Island. Port Nicholson. Evans Bay. Baake opført. Tønde
inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1693. London 1936.)
1. En Baake med sort Stage med Kurvefletning er opført paa c. 41° 17' S. 174°
49' E., 0,377 Sm 217° fra *Halswell Point Fyr*.
2. Den sorte Stumptønde tæt N. for (1) er permanent inddraget.
- XI. Bekendtgørelser m. m.**
2502. **(T). England. Humber. Cleethorpe Radio. Vejrmeldinger.**
(N. f. S. Nr. 35/3889. Berlin 1936.)
Indtil videre afgives Vejrmeldingerne fra *Whitehall (G. Y. C.)* paa Bølgelængde
9060 kc/s (33,11 m).
53° 31' 44" N. 0° 03' 18" W.

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. 5 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. III.
 R 1580 South Pacific Ocean. — San Cristobal island.
 R 156 Sweden. — Vaderobod to Maseskar.
 † 2939—2950 Monthly current charts for the Indian ocean.

Tyskland:

- N D. 77 Die Ems vom Duke Gat bis Pogum.
 † D. 59 Die Ems-Mündung.

Tillæg.**I. Østersøen.**

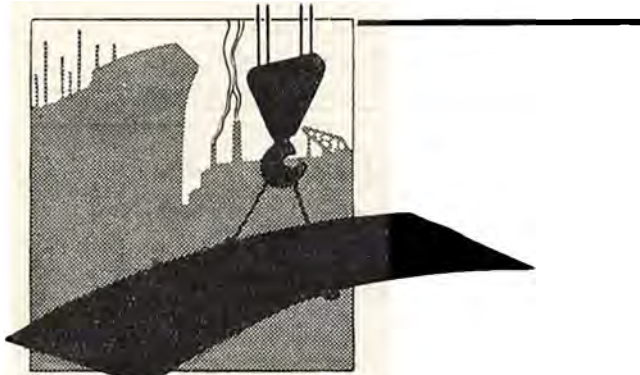
2503. Estland. Riga Bugt. Svorbe (Sorvesäär) Halvø. Zerel (Sörve) Fyr forandret.
 (N. t. M. Nr. 7/32. Tallinn 1936.)
 Zerel hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $57^{\circ} 54',_5$ N. $22^{\circ} 03',_2$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 3^s . Iøvrigt uforandret.
 (E. f. S. Nr. 29/1972 1936. Kort Nr. 268.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2504. (P). Limfjorden E.-lige Indløb. Afmærkning forandres.
 Omkring den 1. Oktober d. A. vil Afmærkningen ved det E.-lige Indløb til *Limfjorden* blive forandret, som følger:
 1. Klokketønden paa c. $56^{\circ} 57',_7$ N. $10^{\circ} 22',_9$ E. flyttes c. 500 m SE. efter i Fyrliniens Retning til c. $56^{\circ} 57',_6$ N. $10^{\circ} 23',_3$ E.
 2. En hvid Stage med 3 nedadvendte Koste udlægges paa c. $56^{\circ} 57',_7$ N. $10^{\circ} 22',_8$ E., midt imellem den hvide Stage med 2 nedadvendte Koste og den nye Plads for Klokketønden.
 3. En rød Stage med 3 opadvendte Koste udlægges paa c. $56^{\circ} 57',_7$ N. $10^{\circ} 23',_1$ E., midt imellem den gamle og den nye Plads for Klokketønden.
 (Kort Nr. 271, 259, 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 488. Fyr-Fort. Nr. 570. Sømf. Fort. Side 65, Nr. 15, 15 a og 15 b.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Nybygninger Reparationer

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstf. 9.

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.	Oldstevedore.
Aalborg Stevedorekompagniet.	Dispatch.
Aarhus Hassing & Drescher.	
Assens H. V. Jacobsen.	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S., Stevedore.	
Holbæk S. I. Sørensen.	
Horsens Søren Andersen.	Stevedoring.
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.	
København Skjold Andersen.	
København Hans Brandt.	
København Københavns Stevedore Kompagni.	Klis.
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S.	
Nyborg Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense Simonsen & Møller.	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning.	

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, Amallegade, Copenhagen.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«
fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ikkslukningsanlæg	Evaporatorer
Brændalarmeringsanlæg	Armatuer
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

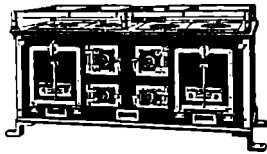
TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/SHOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmild"
Amaliegade 38

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Det populære
Pilsner**TUBORG LAGER ØL
TUBORG PILSNER**

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

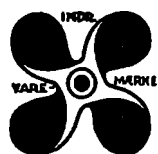
(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hvreansvar 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.Brug **Holzappel's
International
Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 6712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olle — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

Skibsklarering
Kommission**G. E. OLSEN**Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
Briketter**HELINGØR**
Havnegade og
nordre Havnearm
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis & vis Posthuset

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 —

NUMMER 38

TORS DAG 17. SEPTEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OM FIRE AAR —

Den med saa stor international Interesse imødesete tyske Partidag i Nürnberg fik først og fremmest sin Interesse ved Hitlers næsten aabenlyse Tilkendegivelse af at Maalet var Tysklands Uafhængighed af andre Landes Raastoffer, og dette Maal skal naas paa 4 Aar. Efter Hitlers Opfattelse vilde det gøre Sagen betydelig nemmere, dersom Tyskland var en Kolonimagt med Adgang til større Mængder af Naturrigdomme end Tysklands egen Jord byder paa.

Om fire Aar, maa Tyskland være helt uafhængig af Udlandet med Hensyn til saadanne Raastoffer, der paa nogen Maade kan fremstilles her ved tysk Dygtighed, af yske Kemikere, hævdede Føreren.

Den franske Handelsminister *M. Bastid* har iøvrigt i Berlin fortsat de Samtaler, som Guvernøren for Banque de France, *M. de Labeyrie*, indledede under sit Besøg hos Dr. *Schacht* i August, og som blev fortsat under *Schacht's* Visit fornylig i Paris. Skont der intet officielt er blevet meddelt om disse Samtalers Indhold, forlyder det baade fra fransk og tysk Side, at Formaalet skal være at bane Vejen for en ny Handels-traktat mellem Frankrig og Tyskland med en Udvidelse af disse Landes Samhandel. Vanskeligheden ligger som bekendt i at faa afviklet de Tilgodelavender, som Frankrig endnu har staaende fra den tysk-franske Clearingordning.

Siden *Schacht* rejste fra Paris, er den tyske 4-Aars-Plan med yderligere Selvforsyningsforanstaltninger blevet bekendt. Fra tysk Side lægger man megen Vægt paa at forklare, at Selvforsyningen er paatvunget Tyskland af Udlandets Restriktioner.

Men Konsekvensen af en tysk Isoleringspolitik paa Økonomiens Omraade vil for hele Verden, og ikke mindst for Skibsfarten, være yderst uheldig. Og iøvrigt — fire Aar. Hvem tør tænke fire Aar frem i Tiden nu?

EN SKIBSREDERS MENING

Den norske Skibsreder *Lars Meling* har i sit Hjemlands Blade offentliggjort en overordentlig interessant Redegørelse med Tittlen Planøkonomi, og hans Betragtninger fortjener at kendes i videste Krese.

Det hedder i Artiklen: Man hører og læser meget ofte i denne Tid, at Liberalismen er død, den liberale Handelspolitik duer ikke længere, de gamle frihandelsvenlige Principer hører en svunden Tid til. Det ser ud til, at det er med en vis Fryd, at dette proklameres fra forskellige Sider.

Nu er det en ny Tid med »Selvforsyningspolitik« og »Planøkonomi« og alle de dertil hørende Restriktioner og Beskyttelseslove, med Staten som Formynder og Forsørger for de flest mulige. — Man fristes ofte til at spørge om alle de Projektmagere, som nu bolttrer sig i store fantastiske Planer, finansielt og handelspolitisk, med Staten som Hovedaktør og naturligvis Staten med det økonomiske Hovedansvar, har glemt den store økonomiske og sociale Fremgang ogsaa vort Land havde med den liberale Handelspolitik og i Liberalismens Tidsalder.

Planøkonomien med dens offentlige Forsørg og dermed i stigende Grad Bortelimering af de Værdier for Næringslivet der betyder noget, saasom personligt Ini-

tativ, personlig økonomisk Indsats, Interesse og Ansvar, vil sikkert blive en baade dyr og haard Prøve.

Planøkonomi, siger Professor Cassel, er et Slagord som mere er en ny Form for den gamle Overtro paa en øverste Ledelse som Repræsentant for den sunde Fornuft. Planøkonomi fører til Opgivelse af den økonomiske Frihed, af den politiske Frihed og af den aandelige Frihed, og saa har vi det absolute Diktatur.

Paa Regeringens Budget er der stillet mange Millioner til Disposition for at understøtte forskellige Foretagender, og der er nedsat Komitéer som skal undersøge hvor man kan bruge Pengene, og for mig har det nærmest virket saadan, at man saa at sige indbød Folk til at bede om Statsstøtte.

Der er et Moment som for vort Land spiller meget stærkt ind, og det er at vi paa Grund af en Folke-mængde, som ikke er større end knap 3 Millioner, har et forholdsvis lille Forbrug af vore egne Varer fra Eksportindustrien, Fiskeriet og Hvalfangsten, og at vi til eget Brug har Anvendelse for kun en lille Del af vor Tonnage, og det maa staa klart for enhver, at hvis vi herhjemme i den handelspolitiske Kamp ensidig arbejder den Vej, der fører til Beskyttelse og Restriktioner, vil det uvægerligt have Følger udadtil. Vi maa søge ud til andre Lande, som har Brug baade for vor Skibsfart og for vore Eksportvarer, og jeg er ikke i Tvivl om, at dersom det bliver en ensidig Politik, der nu praktiseres, skabes der forøget Vanskelighed for vor Skibsfart, for hele Vareomsætningen til Udlandet, og det betyder uvægerligt en Nedsættelse af vort Folks Levestandard.

VERDENSPRODUKTIONEN OG DENS PROBLEMER

En af Folkeforbundets mange af alle anerkendte statistiske Afdelinger har i disse Dage udsendt en Redegørelse bl. a. vedrørende Verdensmarkedets Lagre af Næringsmidler, Industriproduktionens Udvikling i en Række forskellige Lande, Udviklingen af Verdenshandelen osv. — et interessant Materiale til Belysning af Verdenskonjunkturerne, som de er i Øjeblikket.

Med Hensyn til Verdenslagrene af Næringsmidler medio 1936, sammenlignet med tilsvarende Tidspunkt i Fjor, viser der sig for Korn en Nedgang paa 29 pCt., for Kul 24 pCt., Gummi 23 pCt., Sukker og Silke 16 pCt. og Te 12 pCt., mens der alene for Kaffe er en Opgang i Lagrene. — Der forhandles for Tiden mellem Brasilien og andre sydamerikanske Stater om Gennemførelsen af fælles Produktions-Indskrænkninger for derigennem at rette paa dette Forhold. For de øvrige Varers Vedkommende er Nedgangen tydelig, og en Undersøgelse af Forholdene i 1933 og 1934 viser samtidig, at Nedgangs-Tempoet i 1935—36 har været væsentligt hurtigere end i de foregaaende Aar.

En samtidig Undersøgelse vedrørende Verdensproduktionen af Raastoffer viser, at Indekstallet for denne Produktion, beregnet efter Indekstallet 100 som Gennemsnit for 1925—29, i Aarene fra 1932 til 1935 er steget fra 79 til 103 Points. Man er med andre Ord nu naaet op over Produktionen i det omtalte Femaar. Og da samtidig Verdenslagrene er vigende, kan Forklaringen kun være, at Forbruget har været almindeligt stigende. Men dette er aller ensbetydende med forøget Købeevne. Og altsaa med en Bedring i Verdens-

konjunktoren som Helhed. Karakteristisk er det i denne Forbindelse, at Raavareproduktionens Indekstal for Europa viser en saa stærk Stigning som fra 88 til 120 Points, mens Stigningen i U. S. A. kun er fra 59 til 84 Points.

Opgangen falder i ganske overvejende Grad sammen med en analog Stigning i Industriproduktionen, — fra 77, 2 Points i Kriseaaret 1932 til 106 Points ved Udgangen af 1935. For Europa alene beregnes Stigningen fra 1932 til ultimo 1935 til 32 pCt., for U. S. A. alene til 45 pCt.

Ser man, hvad de enkelte Stater angaar, bort fra Rusland, hvis industrielle Ekspansion i de seneste Aar utvivlsomt har været enorm, viser Japan, stadig paa Basis af et Indekstal paa 100 for 1929, medio 1936 et Indekstal paa 149,3 Points. Derefter følger — siger Folkeforbundets statistiske Materiale — Danmark med 133 Points, Sverige med 126,9, Norge med 115,3, England med 114,7 og Tyskland med 105,2 Points. Benytter man i Stedet for Højkonjunkturaaret 1929 Kriseaaret 1932 som Grundlag, viser Indekstallet for Tyskland en Opgang med næsten 100 pCt., fra 53,3 til 105,2 Points. En næsten lige saa stor Stigning er der for Japan, — det er betegnende, at det er de to Stater med den mest udprægede Oprustningstendens, der nu viser stærkest Produktionsstigning, — betegnende i denne Forbindelse er det endvidere, at Tysklands Staalproduktion i Aar var 1,72 Mill. Tons eller 4 Gange saa meget som i Juli 1932, mens den engelske Staalproduktion i samme Tidsrum kun er fordoblet. Tyskland producerer i Øjeblikket mere Jern og Staal end Frankrig og England tilsammen.

Med Hensyn til Verdenshandelen oplyser Folkeforbundets foreliggende Materiale, at Verdenshandelen, kvantitativt set, i 1935 viste en Opgang i Forhold til 1934 med 4,5 pCt., men Stillingen er vedvarende, set fra et Handels-Synspunkt, meget utilfredsstillende, idet den samlede Verdenshandel stadig ligger 18 pCt. under Tallene for 1929. Bedringen i 1935 er samtidig gaaet Europa forbi, — Europas Andel laa nemlig i Fjor 2 pCt. lavere end Aaret før, mens de øvrige Verdensdele kunde konstatere en Bedring paa ca. 6 pCt. Blandt de Stater, der i Fjor satte sin Omsætning med Udlandet i Vejret, var Japan og U. S. A. og i nogen Grad England og Tyskland, mens f. Eks. den franske Eksport var ret stærkt vigende.

Hovedindtrykket af disse Oversigter viser en Verden, der kæmper for at genvinde større økonomisk Ligevægt, men kæmper mod Vanskeligheder, der bestandig er meget store.

MEDDELELSE OM TILBAGETRÆDEN

Fra Stettin kommer Meddelelse om, at det ogsaa overalt i Danmark velkendte, højtansete Rederifirma *W. Kunstmann* har skiftet Ledelse, idet Seniorchefen Konsul Arthur Kunstmann, tidligere Medlem af de tyske Skibsrederes Bestyrelse, har trukket sig tilbage fra aktiv Deltagelse, og Sønnen Werner Kunstmann har opgivet sin Prokura. Firmaet gaar over paa andre Hænder, og Familien Kunstmann, der siden 1870, da Selskabet stiftedes i Swinemünde, har ledet denne Virksomhed, der altid har haft en god Klang i Shipping-Kreise Verden over, trækker sig altsaa nu ud af Ledelsen. Denne gaar over til A.G. für Handel und Verkehr, Emden.

EFTER LANDSTINGSVALGET

Den store politiske Begivenhed herhjemme har været Landstingsvalget, hvis Resultat nu vil være kendt fra Dagspressen.

Lidenskaberne har været bragt i Kog, og det har ikke manglet paa Henvisninger til Forholdene i Udlandet. Dog — de voldsomme Udfald betyder sikkert

mindre. Saa meget kan man vist nok sige uden at gaa nogen for nær, at den Del af den danske Befolkning, der kunde ønske indført Forhold som dem, der raader i et af de i kommunistisk eller i modsat Retning styrede Lande, er saa uendeligt lille, at disse Mennesker ingen Betydning har og ingen Betydning vil faa. Hvordan end Udviklingen rundt om i Europa vil blive, saa er der i de tre nordiske Lande, i Holland, Schweiz og i England en saadan Bund af sund Fornuft tilbage, at man næppe i disse Lande vil vove sig ud i Eksperimenter i nogen Retning, saaledes som man har gjort det i de forskellige Diktaturstater. Udviklingen har lært os, at man maa lade de forskellige Lande om at ordne deres indre Forhold som de selv vil uden nogen Indblanding, men samtidig kan vi — alle Mangler der hefter ved det parlamentariske System til Trods — dog sikkert næsten alle blive enige om, at saa længe der ikke er fundet en Afløser af dette System, der kan opvise andre Resultater end dem, de forskellige nye Metoder kan fremvise, vil vi foretrække at have det, som vi har det. Danmark skal ikke udleveres til Kommunismen eller dens Modstandere til Eksperimenter. Folkets sunde Fornuft er dog stadig den Faktor, der betyder mest. Og forhaabentlig vil de faa, der har stirret sig blind paa de udenlandske Systemers »straalende Resultater« naa til Erkendelse af, at i Danmark kan disse Systemer ikke praktiseres med Held.

VERDENS TONNAGEN

Den samlede Verdenstonnage — inkluderende Sejlskibe — udgør, som tidligere nævnt, i 1936 ialt 65,063,643 ts. imod 64,885,972 i 1935 d: en Forøgelse paa ca. 0,3 pCt.

Svingningerne i Verdenstonnagen i Aarene 1930—36 vil fremgaa af følgende Oversigt:

Pr. ¹⁰⁰ / ₁₀₀ Aar	Tons + el. ÷
1936	+ 177,671
1935	÷ 690,640
1934	÷ 2,343,573
1933	÷ 1,814,125
1932	÷ 396,730
1931	+ 523,396
1930	+ 1,533,332

Fordeling i pCt. indenfor samlet Tonnage paa Sejl-, Motor- og Damp (Olie-Kul)-Fremdrivning vil fremgaa af følgende Skema:

Aar	Damp				
	Sejl pCt.	Motor pCt.	Olie pCt.	Kul pCt.	
1936	1,63	18,89	30,38	49,10	
1935	1,78	17,42	30,65	50,15	
1934	1,86	16,17	30,28	51,69	
1926	3,26	5,39	28,16	63,19	
1914	8,06	0,45	2,65	88,84	

Tonnagefordeling (dog excl. Sejlskibstonnage) indenfor de forskellige Lande med betydende Handelsflaader samt Forskel i Tonnage mellem 1925 og 1914 og mellem 1936 og 1925 vil fremgaa af følgende:

Land	1936	Forskel mel.	
		1925 og 1914	1936 og 1925
Storbrit. m. Irland..	17,183,000	+ 413,000	÷ 2,122,000
Britiske Dom.	2,990,000	+ 971,000	+ 387,000
Danmark	1,134,000	+ 252,000	+ 112,000
Frankrig	2,973,000	+ 1,398,000	÷ 347,000
Tyskland	3,708,000	÷ 2,129,000	+ 702,000
Grækenland	1,801,000	+ 74,000	+ 906,000
Holland	2,507,000	+ 1,116,000	÷ 81,000
Italien	3,057,000	+ 1,501,000	+ 126,000
Japan	4,216,000	+ 2,212,000	+ 296,000
Norge	4,054,000	+ 661,000	+ 1,436,000
Spanien	1,146,000	+ 259,000	+ 3,000
Sverige	1,507,000	+ 239,000	+ 253,000
U.S.A. Oversøisk	9,434,000	+ 9,905,000	÷ 2,498,000
Indenlandsk ..	2,471,000	+ 17,000	+ 194,000
Andre Lande	5,824,000	+ 87,000	+ 2,258,000
Ialt	64,005,000	+ 16,976,000	+ 1,625,000

Fordeling i pCt. af Verdenstonnage, samt af oversøisk Tonnage (o: excl. indenlandsk Tonnage paa Søer o.l., Skibe under 4,000 ts. samt Skibe ældre end 25 Aar) paa 8 Lande med mest betydende Handelsflaader vil fremgaa af flg. Skema:

Land	Samlet Motor- og Oversøisk Tonnage i % af Verdenston.	
	Dampskibstonnage	Verdenston.
Storbritannien m. Irland ..	26,85	36,06
U. S. A.	18,73	17,16
Tyskland	5,79	7,31
Japan	6,59	7,23
Italien	4,78	6,13
Frankrig	4,64	5,64
Holland	3,92	4,59
Norge	6,33	3,39
Andre Lande	22,37	12,49

STATSSTØTTE TIL NORGES SKIBSBYGNING

Fra forskellig Side er der blevet øvet en stærk Kritik mod den norske Statsstøtte til Skibsbyggerierne. Værfterne i Bergen f. Eks. kan ikke drage nogen Nytte, hedder det i et af disse Indlæg, af Statsgarantien, bl. a. fordi de Penge, som skal skydes til, ikke kan skaffes. Regeringens Støtteaktion karakteriseres som en Fiasko og en maskeret Socialisering. Hvis Skibsbygningen belatte sig, vilde det ikke have været nødvendigt at gaa til Staten efter Penge, men det er maaske, siges det ironisk — for meget at forlange, at Politikerne skal forstaa det. Det burde dog være disses Opgave at gøre dette Erhverv lønnende eller give det saadanne Kaar, at det kan eksistere. Premiering ved Nybygning af Tonnage vilde være

langt mere effektiv end Garantier til Udvidelser, der ikke kan lønne sig. Men Regeringen nægter i Stedet for at ophæve den Told, som der faktisk er paa Skibsbygningsmateriale, og den Toldgodtgørelse, Skibsbyggerierne har ansøgt om, er blevet afvist. Den saakaldte Hjælp er blevet bevilget som Garanti, fordi der ikke er Plads paa Budgettet til direkte Bidrag. Men denne Garanti kan altsaa ikke benyttes af bl. a. Værfter i Bergen, idet Staten har erklæret sig villig til at garantere 60 pCt. af det Beløb, de behøver mod Sikkerhed i Værfternes Ejendom mod, at Værfterne og Kommunen skaffer de resterende 40 pCt. Men det kan hverken Værft eller Kommune, især ikke, naar deres Sikkerhed skal komme efter Statens; og saa er man lige vidt.

Det hævdes, at det hele er et Forsøg paa at faa Værfterne ind under Staten, men fra det Øjeblik, siger Kritikerne, vil der sikkert ikke blive bygget et eneste Handelsskib paa dem mere. Det, der under de norske Kritiker, er, at Udlandets Skibsværfter kan have Overflod at bestille, mens f. Eks. Bergen-Skibsbyggerierne slet ikke kan komme i Gang.

JAPANERNE IGEN!

Det japanske Trafikministerium har besluttet sig til at ansætte Repræsentanter i alle de vigtigste Havne i Udlandet, og disse Repræsentanter skal studere alle Spørgsmaal i Forbindelse med den internationale Skibsfart og afgive Beretning derom, især om alle nyopdukkende Erhvervsmuligheder for den japanske Skibsfart. Til at begynde med skal disse Repræsentanter ansættes i New York, London og fem andre store Havne, som endnu ikke er blevet nævnt.

MEDDELELSER FRA DANSK

Vareomsætningen over Danzigs Havn i Juli Maaned 1936

Det Statistiske Kontor i Danzig meddeler om Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Juli Maaned 1936.

Den androg 78,199.8 t. til en Værdi af 7,361,968 G., Udførslen 257,925.1 t. til en Værdi af 19,234,328 G. Der fandt en Merudførsel paa c. 16 pCt. Sted sammenlignet med foregaaende Maaned.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 40,300 t. Erts, c. 10,000 t. Svovlkies, c. 7,200 t. Kul, c. 3,100 t. Koks, c. 1,200 t. Tjære, c. 2,000 t. Melasse, c. 5,400 t. Gødningsstof, c. 1,500 t. gammelt Jern, c. 3,500 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 8,900 t. Hvede, c. 9,800 t. Rug, c. 12,300 t. Byg, c. 4,200 t. Havre, c. 6,700 t. andel Korn, c. 4,200 t. Bælgfrugter, c. 1,300 t. Sædfrø, c. 14,100 t. Mel, ca. 140,800 t. Kul, c. 8,800 t. Koks, c. 4,200 t. Smørelie, c. 1,900 t. Oliekager, c. 10,500 t. Melasse, c. 1,300 t. Gødningsstof, c. 88,700 t. Træ, c. 1,800 t. Jern og Staal, c. 1,500 t. Metalvarer.

Hamborgs Handel

Det handelsstatistiske Kontor i Hamborg offentliggør den nedenslaaende Statistik over Skibs- og Varetrafikken i Hamborgs Havn i Aarene 1929—1935:

	indg. Skibe		udg. Skibe	
	1000 RT.	1000 t.	1000 RT.	1000 t.
1929	21,965	18,084	22,135	8,892
1930	21,990	16,047	22,205	8,600
1931	20,775	14,762	20,642	8,065
1932	18,051	12,780	18,174	6,661
1933	17,712	12,666	17,852	6,416
1934	18,132	13,490	18,468	6,025
1935	18,215	13,383	18,300	6,427

Som det af Statistiken vil ses er saavel Skibstrafikken som den indgaaende Varetrafik gaaet noget tilbage i det sidste Aar. Derimod er den udgaaende Varetrafik steget med ca. 7 pCt., hvilket skyldes dels en Forøgelse af Transiten, dels en Forøgelse af den tyske Eksport over Hamborg. Den øgede Transit sættes i Forbindelse med de politiske Forhold i Middelhavet.

Tilbagegangen i Skibstrafikken fordeler sig saavel paa tyske som paa udenlandske Linier.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Varetrafikken ad Sovejen fordelte sig i Aarene 1933—1935 som følger:

	Indførsel:					
	1933		1934		1935	
	1000 t	pCt.	1000 t	pCt.	1000 t	pCt.
Nærings- og Nydelsesmidler	4,166	32.9	4,355	32.2	3,234	24.2
Raastoffer og Halvfabrikata	7,808	61.7	8,464	62.8	9,455	70.6
Færdigvarer	690	5.4	669	5.0	694	5.2
Ialt ..	12,664	100	13,488	100	13,383	100

	Udførsel:					
	1933		1934		1935	
	1000 t	pCt.	1000 t	pCt.	1000 t	pCt.
Nærings- og Nydelsesmidler	2,132	33.2	1,726	28.7	1,190	23.2
Raastoffer og Halvfabrikata	2,854	44.5	3,008	49.9	3,264	50.8
Færdigvarer	1,430	22.3	1,291	21.4	1,673	26.0
Ialt ..	6,416	100	6,025	100	6,427	100

Medens saaledes Indførslen af Nærings- og Nydelsesmidler er faldet stærkt, kan der noteres en betydelig Stigning i Indførslen af Raastoffer og Halvfabrikata. Sligningen skyldes til dels en stærkt øget Indførsel af Mineralolie, hvilken Indførsel er steget fra 2,130 Tusind Tons i Aaret 1934 til 2,520 Tusind Tons i Aaret 1935.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn Juli Maaned 1936

I Juli Maaned er udført 145,903 t. Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 9,816 t. mod 101,598 t., deraf til Danmark 7,153 t. i Juni. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	67,707
Sverige	38,275
Danmark	9,816
Italien	7,330
Ægypten	6,124
Argentina	6,120
Norge	4,826
Belgien	4,225
Finland	1,480
Ialt	145,903

Beskatning af Skibsfarten i Tyrkiet. Sanitets-Afgifterne

Efter den 31. f. M. at have ratificeret den i Montreux den 20. f. M. undertegnede Stræde-Konvention har den tyrkiske Nationalforsamling — »Kamutay« — under samme Dato ifølge Regeringens Forslag vedtaget to Love, ved hvilke der tilføres Lov Nr. 500 af 22. April 1924 vedrørende Sanitets-Afgifterne for Skibe, der besejler Stræderne, visse supplerende Bestemmelser.

Ved disse Bestemmelser — utvivlsomt som Følge af Ønskemaal, udtrykt paa Montreux-Konferencen — hidføres navnlig betydelige Nedsættelser af de Sanitets-Afgifter, der hidtil er blevet erlagt af Koffardifartøjer, der passerer Stræderne i Transit. Disse Skibe, der indtil Ikrafttrædelsen af Lov Nr. 2810 af 20. Juni 1935 i Virkeligheden var ligestillede med de Fartøjer, som *anløb* de tyrkiske Havne, der er beliggende i Farvandet mellem Strædet ved Dardanellerne og Strædet ved det Sorte Hav, opnaaede ved denne sidste Lov Nedsættelser paa 20 pCt. af de paa-gældende Afgifter i Forhold til de ikke-transiterende Skibe. Gennem Udfærdigelsen af de to ovenfor berørte

Love gøres de her omhandlede Sanitets-Afgifter til Genstand for yderligere, meget væsentlige Reduktioner, der vil faa til Følge, at disse Afgifter, for saa vidt de *transiterende* Handelskibe angaar, for Fremtiden kun vil komme til at udgøre 7½ Guld-Centimer pr. Netto-Ton.

De øvrige Bestemmelser i de to sidst omtalte Love indeholder kun (uforandrede) Gengivelser af de resp. Tekster til de tilsvarende Bestemmelser i den ovenfor omtalte, nu ophævede Lov Nr. 2810 af 20. Juni 1935.

Forskrifter for Tankskibe i Venezuela til Forhindring af Forurening af Vandet i Havnene.

»Gaceta Official« offentliggør en »Lov til Beskyttelse af Havne-Vandet mod Forurening af Petroleum o. l.«. Denne Lov indeholder nogle Bestemmelser, der er vigtige for Tankskibe, som transporterer Petroleum fra Produktionspladserne i Venezuela. Loven indeholder endvidere Bestemmelser, som alle Skibe, der beforder Petroleum eller anvender det som Brændsel, og som gaar i Trafik i venezuelaske Farvande, maa underkaste sig.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Herzogin Cecilie«s Bjergning opgivet

Man har nu definitivt opgivet at bjærge det finske Skib »Herzogin Cecilie«, som den 25. April løb paa Klipperne ved Salcombe. Masterne tages ud af Skibet, som skal sælges til Ophugning til Sorg for alle, der har sejlet med Skibet.

Det forlyder, at Kaptajn Erikson for Fremtiden vil lade sine Sejlere lægge op for Sommeren i Gøteborg for at undgaa den lange Rejse til Åland, og som Forsøg er »Olivebank« og »Archibald Russell« sendt til Gøteborg i Aar.

Om »Parma« meddeles, at den bliver i Glasgow for dér at blive solgt til Ophugning, og saaledes har gamle »Parma« sejlet sin sidste Rejse.

»Winterhude« kommer ikke til Åland i Aar. I August gik den fra England til Seychellerne, hvor den skal laste til New Zealand, og derfra gaar den til Australien for at laste Korn.

Den belgiske Handelsflaade moderniseres

Belgiens Handelsflaade udvides og moderniseres nu, fordi den i Krisenaarene ikke blot blev forældet, men ogsaa skrumpede stærkt ind. I 1929 var Flaaden paa 524,000 Br. Tons, Aar for Aar gik Flaaden tilbage og var i Fjor paa 341,000 Tons.

Med Statshjælp bestiller Comp. Maritime Belge nu flere nye Skibe, to er bestilt paa Flensborg Værftet og bliver færdige til næste Aar, og et Skib bygges i Hoboken. Disse Skibe er bestemt til Kongofarten og er paa 8,500 Død-vægt Tons med 13 Knobs Fart. Maskineriet bliver M A N-Motorer paa 3,500 HK. Tillige er der bestilt fire andre Skibe, og alle syv Skibe er tilsammen paa 56,800 Tons.

De to Skibe »Leopoldville« og »Albertville«, der gaar i Passagerfart paa Congo, skal moderniseres, og særlig skal Farten være stærre.

Forlist Hvalfangerskib

Det norske Hvalfangerskib »Solhagen« er gaaet under udfør Robben Island, nord for Latabie Bugten, efter at være stødt mod et Skær. 10 Sømand omkom.

Saloniki-Udstillingen

For nogle Dage siden aabnede den 11. internationale Prøvemesse i Saloniki. Som tidligere omtalt deltager Danmark med en smuk Pavillon, hvor der gives et ret alsidigt Billede af dansk Produktion.

Der er stor Interesse for den danske Udstilling. Det daglige Besøg her anslaaes til henvend 30,000 Mennesker. Selv Kronprins Paul har to Gange gennemgaaet vor Pavillon og har hos dens Leder søgt Orientering om danske Forhold. I det hele taget er de enkelte Stands Genstand for beundrende Omtale fra alle Sider, og der er saaledes ikke Tvivl om, at vor Oeltagelse i Saloniki former sig som en vellykket Propaganda for dansk Foretagsomhed.

Bureau Veritas Opgørelse

Bureau Veritas har offentliggjort sin Juli-Liste over slettede Skibe i Juli. Den viser, at der er slettet:

Af Dampere: 2 amerikanske, 7 britiske, 1 chilensk, 3 danske, 3 hollandske, 1 estnisk, 4 franske, 1 tysk, 2 græske, 5 japanske, 1 norsk, 1 portugisisk, 1 spansk, 1 svensk, ialt 33.

Motorskibe: 1 amerikansk, 3 britiske, 1 fransk, 1 norsk, 1 peruviansk, ialt 7.

Aarsagerne til at de er blevet slettet: For Dampernes Vedkommende: 8 blev Vrag, 1 kolliderede, 1 brændte, 5 stødte paa Grund, 2 savnedes, 16 blev ophugget, ialt 33.

For Motorskibenes Vedkommende: 1 blev Vrag, 2 grundstødte, 1 »abandoneret«, 1 savnet, 2 blev hugget op, ialt 7.

»Danmark« i Falmouth

Slatskoleskibet »Danmark«, som den 5. September tiltraadte sit store Vintertogt, naaede Søndag Middag til sin første Anløbshavn Falmouth, hvor Skibet gik til Ankers paa Reden. Der meldes alt vel om Bord.

»Danmark«, der i det sidste Døgn i den vestlige Del af Kanalen mødte Modvind, vil nu et Par Dage forblive paa Falmouth Red for at afvente gunstig Vind, hvorefter Kursen sættes mod Madeira.

Fransk Skibsbygning

Ved Konvojskibet »La Cordelière«s Stabelafløbning fornylig udtalte Direktøren for Værftet, M. Augustin-Normand, sig i Anledning af de nyligt vedtagne Love speciell vedrørende Skibsbygning, og disse Udtalelser var meget lidt optimistiske, idet han simpelthen forudsatte, at fransk Skibsbygning maatte bukke under, hvis der ikke blev truffet ekstraordinære Forholdsregler.

Efteraarsmesse i Leipzig

Leipziger Efteraarsmessen i Dagene 30. August—3. September havde ialt 5,148 Udstillere, af hvilke 4,905 var fra Tyskland. Udstillingsarealet var betydeligt udvidet og udgjorde 78,967 Kvadratmeter. Foruden Tyskland var 15 andre Lande repræsenteret med 243 Udstillere, deraf 111 fra Czekoslovakiet og 92 fra Østrig. Af de 90,000 besøgende var 5,916 Købere fra Udlandet, deraf 5,192 fra europæiske Lande — blandt andre 295 fra Danmark, 91 fra Norge og 293 fra Sverige — og ca. 700 fra oversøiske Lande.

Santander og Bilbao minespærret

Radiostationen i La Coruna har udsendt følgende: Den engelske Konsul i La Coruna meddeler, at ifølge Meddelelse fra Chefen for den nationalistiske Flaade i Ferrol er det farligt for Skibe at nærme sig Havnene Santander og Bilbao umiddelbart efter Midnat den 14. September, da de vil blive minespærret. Alle Skibe, der befinder sig i disse Havne, maa forlade dem til det nævnte Tidspunkt.

Trafiken paa Bombays Havn

Vareindførslen til Bombay beløb sig i 2. Kvarter af 1936 — fra April til Juni — til ialt 774,000 Tons, Udførslen til 667,000 Tons, imod henholdsvis 805,000 og 575,000 Tons i samme Tidsrum i Fjor. Skibstrafiken i Havnen var 882 Skibe med 1,529,000 Tons mod 786 med 1,533,000 Tons i samme Tidsrum i Fjor.

Udførsel af ungarske Kartofler over tyske Søhavne

For at skaffe sig en Andel i Transporten af de nye ungarske Kartofler over tyske Søhavne har de tyske Rigsbaner truffet ny Aftale med det tysk-ungarske Havneforbund, og der er fastsat særlige Begunstigelser for denne Transport fra alle ungarske Banegarde — ialt 87 — til de tyske Havne Hamborg og Bremen.

Oprettelse af en statsstøttet Linie Macau—Timor

Mellem de portugisiske Kolonier Macau og Timor er der blevet oprettet en af den portugisiske Stat støttet Linie. Det drejer sig dog kun om en mindre Støtte, men Trafiken er heller ikke betydelig.

Den første Italienske Fiskedamper til Newfoundland

Den italienske Fiskedamper »Ashangi« er afgaaet fra Livorno til Newfoundlandshavene som den første Fiskedamper fra Italien, der deltager i Fiskefangst i Nordatlanten. Den er udrustet til et 60 Dages Togt, og man vil specialisere sig paa forskellige Arter Fisk og vil gøre Forsøg

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Priserne paa forskellige Kornsorter har ligget noget bedre, og i Overensstemmelse hermed har Aktiviteten paa Kornmarkederne været noget større. Udsigterne for den nærmeste Fremtid er iøvrigt tilfredsstillende. Tonnagen er vel fordelt paa de forskellige Markeder, Tilgangen af nye Ordre er bedre, end den har været i lange Tider, og endelig synes Oprustningen i England og andet Steds at gøre sig stærkere og stærkere gældende i Form af en forøget Efterspørgsel efter Tonnage for Erts.

Set paa længere Sigt er Meningerne om Mulighederne derimod mere delte. Optimisterne hævder, at den i de sidste 5—6 Aar stedfundne Nedgang i det samlede Tonnagetal i Forbindelse med den, selvom svage, saa dog sikre Stigning i Verdenshandlen, der har fundet Sted det sidste Aars Tid, betinger en virkelig Basis for en Konjunktursvingning paa Fragtmarkedet og en længere Periode med stabile og lønende Fragter. Herimod indvendes fra anden Side, at der stadig er ca. 4 Mill. Tons Tonnage oplagt, og selv om denne næppe er fuld konkurrencedygtig, saa vil, hvis Fragterne bliver ved med at stige, det Øjeblik før eller senere komme, hvor det kan betale sig at sætte denne Tonnage i Drift igen, og endvidere vil der i det kommende Aar blive færdigbyggede saa mange nye Skibe af en Effektivitet, der langt overstiger, hvad det rent talmæssige Antal Tons indikerer, at der skal finde en endog meget stor Stigning i Verdenshandelen Sted før der er nogen reel Basis for en virkelig Forbedring.

For imidlertid at vende tilbage til Dagens Markeder, saa har, som nævnt ovenfor, Kornmarkederne ligget noget bedre. River Plate maatte igen betale mindre Præmier for tidlig Tonnage til UK/Cont., hvorimod senere Positioner sluttedes paa Minimalratebasis. Destinationer uden for Minimalraterangen var ikke meget efterspurgt. Montreal har taget et mindre Antal Skibe for Hvede til UK/Cont. paa Minimalratebasis, og fra Churchill er ligeledes sluttet enkelte Baade for Korn paa Basis af 3/- pr. Qr.

Af de andre Kornmarkeder har Donau været det mest aktive. Efterspørgslen efter Tonnage er god, men Forretningerne vanskeliggøres ved en betydelig Mangel paa Tonnage. 8000 Tonner sluttedes til 18/6d. til Rotterdam eller Antwerp direkte, og flere Baade er sluttede til omkring 19/6d. à 20/- til UK.

Australien viser god Efterspørgsel efter Tonnage for ny Høst, men Rederne holder sig tilbage og synes ikke i Øjeblikket at have Interesse for saadan Forretning til Minimalraterne. Iøvrigt meddeles det ogsaa fra London, at der finder Underhandling Sted om en Forhøjelse af disse Rater.

Paa de andre Markeder er Forholdene i det store og hele uforandrede. Northern Range er stadig nær-

sten livløst. Fra Cuba er Efterspørgslen støt, især for Mellemstørrelse Skibe. En gammel spansk Damper accepterede 14/6d. til UK/Cont. med Extraassurance for Befragternes Regning, men ordinær Tonnage kan faas omkring 15/6d.

Fra Chile fortsætter Befragterne med at dække deres Tonnagebehov med limecharterede Skibe. Nordpacific er afgjort bedre, hvad angaar Forretning til Europa. Flere Oktober Baade er sluttede til omkring 25/- til UK., og for Novbr./Decbr. antydes 23/6d. Transpacific ligger stadig roligt, men 380,000 Cbft. Baad sluttedes dog til omkring £4400 fio til Shanghai/Nanking. Til Australien er Efterspørgslen stadig støt, med omkring 22/6d. per 100 Balefod betalt for 40.000 Cbft. Damper.

Østen og Indiens Markeder er støtte. Soyabønner holder sig tilbage, men Befragterne kan antagelig næppe vente ret meget længere, førend de skal til at tænke paa at dække sig for Afskibning pr. ny Høst. Enkelte London Befragtere antyder, at de kan tænke sig at betale 27/- for Decbr. fra Dalny til Rotterdam/Hamburg, men Redernes Ide ligger 6d. à 1/- højere.

Saigon Ris slutter uforandret til omkring 28/- à 28/3d., men ogsaa paa dette Marked venter man, at Befragterne maa betale op senere, og især saasomt Soyabønner og Australien for Alvor kommer i Markedet for ny Høst.

De indiske Markeder er meget faste. Madras Kysten noterer 28/6d. for Kerner til UK/Cont., men maa antagelig betale omkring 30/-. Hvede fra Karachi til UK/Cont. noterer 25/- for Novbr./Decbr.

Ogsaa de europæiske Markeder er tilfredsstillende. Donau har vi omtalt tidligere. Den samme Tonnageknaphed der gør sig gældende for dette Marked mærkes ogsaa fra russisk Sortehav, hvor Russerne har maattet betale 13/6d. for Kul saavel til Frankrig som til U.S. N.H.-Erts Poti/USNH. sluttedes til 16/-, Okt.

Alexandria har igen maattet betale højere Rater. 450.000 Cbft. Baad fik 12/- for 10/25. Okt., og 485.000 Cbft. Baad 12/6d. for 1/10 Okt. Ertsfragter fra Middelhavet ligger meget stramme, men hver enkelt Forretning maa prøves.

Trælastmarkederne fortsætter med at tage Tonnage paa Minimalratebasis. Enkelte Laster betaler noget mere.

Ogsaa paa Timecharter Markedet ligger Raterne faste, især for moderne Dieseltonnage. Levering og Tilbagelevering Europa har nyliq betalt 4/6d. for ca. 4 Maaneders Periode for ca. 11 Knobs Baad. Noget hurtigere Baade betales højere, for ca. 12 Knobs Baad indikeres f. Eks. \$1.30 for 4/6 Maaneder. I Vestindia-Markedet ligger Raten uforandret paa omkring \$1.15 for 4000 Tonner, andre Størrelser i Forhold hertil.

med at sælle Kabliau for derigennem muligvis at frigøre sig for Indførsel af Klipfisk fra Island, Færøerne og Norge. Man bør sikkert med Interesse følge dette første Forsøg fra italiensk Side.

40,000 Tons Sild fra Holland til Sovjet

De hollandske Sildefiskere har som Befuldægtigede for de hollandske Sildefiskerier solgt 10,000 Tons Sommersild og 30,000 Tons Sild af Fangst i September, Oktober og November til Sovjetrusland. Forhandlingerne har staaet paa i flere Maaneder, og hidtil har man intet erfaret om Priserne.

Interessant Ombygning

Aalborg Skibsværft har fornyliq fuldført en Ombygning, hvorved en Damper er blevet en Motorgalease. Det er den lille Damper »Rota«, som tidligere tilhørte Sønderborgs Dampskibsselskab og gik i Fart mellem sønderjydske Havne, der har undergaaet denne Forandring. Efter at den paa sit tidligere Virkefelt var slaaet ud af Bifarten,

blev den i Foraaret solgt til et Rederi i Aalborg. Efter at Dampmaskinen var taget ud, blev »Rota« forsynet med en 110 HK. Vølund-Motor og rigget som Galease, og den har just i disse Dage bestaaet sine Sejlprøver godt.

»Najaden« solgt til Estland

Den gamle Damper »Najaden«, som gik paa Gøteborg—Frederikshavn-Ruten, indtil den i Foraaret blev afløst af »Kronprinsessan Ingrid«, blev straks efter at være taget ud af Ruten chartret af Sveabolaget og anvendt i Nørlandstrafikken. Efter at dette Lejemaal var udløbet, har Hallands-Bolaget nu solgt »Najaden« til Estland, hvor den vil faa Tallinn til Hjemsted.

»Najaden« er bygget i 18866 paa Lindholmens Værft i Gøteborg. Den maalet 452 Tons Brutto.

En Baad, der ikke kun kæntré

En gammel Sejlsportmand i Snekkersten har bygget en selvkonstrueret Baad, som ikke skulde kunne kæntré.

Hvor Kølen skulde være, er der en dyb Fure i Baaden. Og den har to Ror, et paa hver Side af Agterstævnen. Ballast eksisterer ikke, og mens Baade af lignende Sejlføring hruger ca. 500 kg Ballast, er her end ikke en ordentlig Kol, kun en smal Kant Træ fra hvert Ror frem til Stævnen. Flere Mænd forsøgte at krænge Baaden, men det lykkedes ikke.

Det samme Princip er som et Eksperiment brugt ved enkelte Redningsbaade. Men det er den gamle Konstruktørs Hensigt at bevise, at en Baade af denne Type kan være lige saa smuk og sejle lige saa hurtigt som den bedste Baad af normalt Udseende.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeris Udbytte

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt forleden ordentlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Møldrup.

Den adm. Direktør, H. P. Christensen, aflagde Beretning og Regnskab.

Værftets Beskæftigelse har saavel ved Nybygninger og Reparationer som ved andre Arbejder været noget større end i det foregaaende Aar, og der er afsluttet Nybygningskontrakter i et saadant Omfang, at Værftet vil være godt beskæftiget saavel i Skibsbygnings- som i Maskinafdelingen i det kommende Driftsaar.

Af større Arbejder er der i 1935—36 afleveret: Uddybningsfartøj »Odin« til Statens Vandhygningsvæsen, Passager- og Last-Dieselmotorskib »Cap des Palmes« til Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Cie Fraissinet), Marseille, Passager- og Last-Dieselmotorskib »Yrsa« til Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Passager- og Last-Dieselmotorskibene »Marocco« og »Tunis« til Det Forenede Dampskibs-Selskab, Lastdamperne »Marna« og »Sessa« til Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, 1 Kedelanlæg til Dansk Andels Cementfabrik, Norre-Sundby, 2 Maskinanlæg Nr. 313—314 til Akts. Burmeister & Wain, 1 Maskinanlæg Nr. 322 til Dampskibsselskabet »Vesterhavet« og 1 Klappbro til Frederiksborg Amts Vejvæsen.

Ved Driftsaarets Slutning var en lang Række Arbejder i Ordre.

Der er udført Reparationer paa 131 Skibe.

Aarets Netto-Overstud 585,994 Kr. fordeles saaledes: 10 pCt. Dividende til Aktionærerne 420,000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 16,207 Kr., Sikring for særlige Pensionsforpligtelser 140,000 Kr., Overførsel i ny Regning 9,787 Kr.

Belønning

Den 11. Februar forliste den svenske Skonnert »Gloria« i Kaltegat, og kun en Mand af Besætningen, der bestod af tre, blev reddet. Han blev taget om Bord paa Det Forenedes Atlanterhavsdamper »Alabama«, der passerede Ulykkesstedet, men var saa udmattet, at han døde paa Vejen til København.

Det var kun med yderste Besvær, at man fik ham om Bord paa »Alabama«. Han laa og drev om i en lille Baad, og da Søen var oprørt, maatte en af Damperens Matroser med en Trosse om Livet lade sig fire ned til Baaden og redde den forkomne Sømand.

Denne farefulde Redningsdaad er nu blevet belønnet. Ved en lille Højtideighed i Sø- og Handelsministeriet har Sø- og Handelsminister Kjærboel i Overværelse af Ministeriets Emhedsmænd overrakt Matros Arvid Theodor Johansson, Manden, der vovede Livet, et Solv cigar-Ætui med Inskription som Anerkendelse fra den danske Regering for hans behjertede Opræden.

Idet Ministeren overakte Matrosen den smukke Minde-gave, udtalte han Regeringens Paaskønnelse af den Vilje, som Johansson har udvist ved at sætte Livet ind for Redning af andre.

»Falstria« solgt til Norge

Det Østasiatiske Kompagni har solgt Motorskibet »Falstria« til Norge. »Falstria« er et af Kompagniets ældste Motorskibe, bygget 1915 ved Harland & Wolffs Skibsværft og maaler 4,358 Brutto Tons. Det er paa 6,690 Tons Dødvægt.

»Falstria« er i disse Dage under Losning i Frihavnen og skal derefter i Dok for Bundbesigtigelse, inden Afleveringen finder Sted.

Skibssalg

Rederiet Tirfing har solgt Damperen »Blåland« til det polske Slatrederi Zegluga Polska. Det polske Rederi har i længere Tid haft Skibet i Timecharter og benyttet det i Trafikken Polen—Levanten, som opretholdes i Samarbejde med Svenska Orientlinien.

Grønlandsskibene

Grønlands Handels Motorskib »Disko« har afsluttet den store Sommerrejse til alle de vest- og nordgrønlandske Kolonier, og den tiltraadte Lørdag den 12. ds. Hjemrejsen. Dampskonnerten »Gustav Holm« med Laage Koch-Eks-

peditionen om Bord, der forleden Dag paa Hjemrejsen fra Østgrønland ankom til Akureyri, afsejlede Søndag til København.

Opgang for danske Skibe i Limfjordsfarten

Det ser ud til, at Situationen har bedret sig for Skibene i Fart paa Limfjorden. Samtlige Skibe, som laster 100 Tons og derover, er travlt beskæftiget, og Fragterne er som Helhed gode. For blot et halvt Aar siden fandtes flere Opliggere rundt i Limfjordshavnene, men de har nu alle fuldt op at gøre. Udlændingene er dels slaaet ud af de ændrede Valutaforhold, og dels har Travlheden i Hjemlandene lagt Beslag paa dem. Bedringen omfatter dog ikke Skibe under 100 Tons eller de saakaldte Paketskibe, som sejler i Fart mellem Limfjordshavnene. De kan ikke klare Konkurrencen med Lastbilerne. Derimod har de større Fjordskibe let ved at faa Fragt paa tyske, svenske, norske og finske Havne.

Paa et Omraade er Hollænderne stadig foran. Deres hurtige, moderne Skibe har fuldstændig overtaget den betydelige Transport af Moler fra Mors til England, som tidligere blev besørget af de store danske tremastede Skonneter. Men der er dog her Mulighed for, at Fjordskipperne, hvis de kan faa Raad til at bygge Motorskibe som Hollænderne, kan erobre denne Fart tilbage.

Skibsbesætning forgiftet.

Da den engelske Damper »Sea Runber« ankom til Dunkerque, havde den paa Farten fra Dakar til Senegal mistet Halvdelen af sit Mandskab, idet de efterhaanden var afgaaet ved Døden. Da Skibet afsejlede fra Dakar, befandt der sig 24 Mand ombord. Da de lagde til ved Madeira, var 7 afgaaet ved Døden, og 5 andre maatte i haabløs Tilstand landsættes paa Madeira. Man antager, at Mandskabet i Dakar er bleven stukket af giftige Insekter.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i August 1936

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne sig i de forløbne 8 Maaned af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936:	9.073	15.254.303	8.228	13.487.520
1935:	8.149	13.665.810	7.232	11.750.558
Forskel	plus 924	pl. 1.588.493	plus 996	pl. 1.736.962

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936:	10.982	12.961.864	7.462	12.299.808
1935:	10.765	12.4x5.022	7.145	11.607.687
Forskel	plus 217	plus 556.862	plus 317	plus 692.121

I Tidsrummet Januar/August 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 2.954.495 Tons og 1.187.712 Tons større end til Antwerpen.

Nedgang i svenske Oplægninger.

Antallet af oplagte svenske Skibe var pr. 1. September 9 Skibe paa 17,561 Tons Dødvægt mod 13 Skibe paa 29,461 Tons for en Maaned siden.

Trafikken paa Københavns Havn

Københavns Havn blev i August Maaned anløbet af 2782 Skibe paa tilsammen 879,452 Netto Tons. Heraf fra Udlandet 1033 Skibe paa 646,167 Tons. I den tilsvarende Maaned i 1935 var det samlede Antal Anløb 2812 Skibe paa tilsammen 816,615 Tons.

Kinesisk Overfald paa engelsk Damper

England vil antagelig nedlægge en skarp Protest overfor Kina i Anledning af, at der forleden blev skudt paa den engelske Damper »Tailce«. En kinesisk Kvartermester blev dræbt, og den engelske Kaptajn blev saaret. Fra den britiske Kanonbaad »Cicala« blev der landsat en Afdeling Mandskab, som nærmere skal undersøge Sagen.

Rigs-Udstilling i Johannesburg

Generalguvernøren indviede forleden en Rigsudstilling i Overværelse af 15,000 Personer. Ved Aabningen hørte man 6 Premierministre tale, nemlig Premierministrene i Sydafrika, Storbritannien, Sydrhodesia, Canada, Australien og New Zealand.

Udstillingen, der har kostet 2 Mill. Lstr., er den største siden Wembley-Udstillingen og menes at ville tiltrække 2 Millioner besøgende fra hele Riget.

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.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street. Telef. Royal 1879. Bestyrer John Cohlman.

60 Aar

Tidligere Fiskeriinspektør, Kaptajn A. P. Jørgensen, fyldte den 18. September 60 Aar.

Den 23. September fylder Kaptajn V. Voldborg 60 Aar. Kaptajn Voldborg vil være velkendt fra sit Føreskab i D. F. D. S. Amerikaliniens Passagerdamper »United States«. Kaptajn Voldborg forlod Søen 1934 og er nu Selskabets Besigtigelsesmand i Frihavnen.

Den 23. September fylder Kaptajn A. E. Ankersøe 60 Aar. Kaptajn Ankersøe var mangeaarig Fører i D. F. D. S., og i sin Tid Fører af Skoleskibet »Viking«. Den 15. December 1932 blev han af Ministeriet for Søfart og Fiskeri ansat som Fører af Statens Skoleskib »Danmark«.

70 Aar

Den 11. September fyldte Grosserer, Skibsreder Jens T. Toft 70 Aar. Grosserer Jens Toft har i 35 Aar drevet en af Landets største Kaffeimportforretninger og var i 1918 med til at starte Dampskibsselskabet »Jullandia«, som han i 1925 overtog for egen Regning. Selskabet havde den Gang kun en Damper »Hans Tavsens«, medens der efterhaanden er tilkøbt andre Dampere, saaledes at Rederiet nu raader over 4 moderne Skibe.

80 Aar

Fhv. Skibsfører, Kaptajn P. C. Møller-Pedersen fyldte 17. Sept. 80 Aar. Kaptajn Møller-Pedersen sejlede i mange Aar som Fører i Heckshers Rederier og derefter for Firmaet Schack Steenberg & Co., indtil han tog sin Afsked i 1921.

Dødsfald

Tidligere mangeaarig Skibsfører i D. F. D. S. Kaptajn Julius E. Lissner er 78 Aar gammel død. Kaptajn Lissner begyndte i 1884 som Aspirant i Selskabet. I 1898 blev han Fører og førte i Aarenes Løb en Række af de større Oceanampere, indtil han i 1916 overtog det nybyggede Dieselmotorskib »Oregon«, som han førte, indtil han som 65-aarig faldt for Aldersgrænsen. Kaptajn Lissner var en dygtig, pligtopfyldende Sømand, meget afholdt og anset i Rederiet og blandt dets Forbindelser.

PERSONALIA

50 Aar

Direktør H. P. Christensen, Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, fyldte 14. September 50 Aar.

Direktør H. P. Christensen er en af de kendteste Mænd indenfor dansk Skibsbygning. Han begyndte sin Karriere som Ingeniørassistent i Marinen, derefter fulgte Studieophold ved den tekniske Højskole i Charlottenburg og senere ved engelske og tyske Skibsværfter. I 1911 blev han Værftingeniør ved Orlogsværftet, siden Underdirektør ved Orlogsværftets Skibsbyggeri, i 6 Aar Direktør for Naxskov Skibsværft og fra 1925 Direktør for Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Sikker og bestemt er denne fremragende Skibsbygningsmand styret med sit Maal. Vi gratulerer.

Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn R. Løber, fylder den 29. September 50 Aar. Kaptajn Løber er Fører for s.s. »Inge Mærsk«.

POSITIONSLISTE PR. 15. SEPTEMBER 1936

A

s.s. *Aalborg*, afg. Kbhvn. 14.9.
 s.s. *Aalborghus*, afg. Kbhvn. 16.9. til Aalborg.
 s.s. *Aarhus*, afg. Kbhvn. 16.9. til Aarhus.
 s.s. *Aaro*, Thomsen, ank. Danzig 12.9.
 s.s. *Aase*, ank. Aarhus 10.9.
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Istanbul 5.9. til Constanza.
 s.s. *Absalon*, afg. København 6.9. til Jacobsstad.
 m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, afg. Aden 15.9. til Suez hjg.
 s.s. *Agnete*, afg. Casablanca 3.9. til Rouen.
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Archangel 3.9. til Cardiff.
 s.s. *Alabama*, ank. Oslo 13.9.
 s.s. *Alexandra*, afg. Esbjerg 18.9. til Grimsby.
 s.s. *Alfa*, afg. Dordrecht 8.9. til Elbing.
 s.s. *Algarve*, pass. Ushant 10.9.
 s.s. *Alice*, ank. Hull 9.9.
 m.s. *Almena*, pass. Dungeness 11.9.
 m.s. *Alsia*, C. Heidorn, ank. København 11.9.
 s.s. *Alssund*, Clemmen Nielsen, ank. Norrköping 14.9.
 s.s. *Amalienborg*, pass. Ushant 14.9.
 m.s. *Amerika*, J. Borch, ank. Seattle 30.8. hjg.
 m.s. *Annam*, N. Wolff-Jørgensen, pass. Ølands Rev 12.9. p. R. t. Kemi udg.
 m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Curacao 7.9.
 s.s. *Anna*, pass. Dover 4.9.
 m.s. *Anna Mærsk*, afg. Los Angeles 27.8. til Cebu.
 s.s. *Anne*, ank. Danzig 10.9.
 s.s. *A. P. Bernstorff*, afg. Esbjerg 19.9. til Antwerpen.
 s.s. *Arnold Mærsk*, pass. Lødingen 2.9.
 m.s. *Argentina*, ank. Stavanger 5.9.
 m.s. *Arizona*, afg. Kbhvn. 17.8. til Buenos Aires.
 m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. San Pedro 9.9. til Vancouver.
 m.s. *Asia*, H. S. Hansen, afg. Christobal 14.9.
 s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Danzig 9.9.
 s.s. *Aslaug*, ank. Golle 11.9.
 m.s. *Asnæs*, pass. Helsingør 11.9.
 m.s. *Astoria*, K. Jensen, pass. Panama Kanal 3.9.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Leningrad 13.9.
 m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, afg. Hongkong 12.9. til Cebu hjg.

B

s.s. *Beira*, i Kbhvn.
 s.s. *Bergenhus*, afg. Kbhvn. 18.9. til Vestnorge.
 s.s. *Bertha*, afg. Odense 8.9. til Danzig.

s.s. *Bes*, pass. Kiel-Holtenua 10.9.
 s.s. *Betty*, ank. Port Williams (N.S.) 8.9.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Savannah 10.9. til Charleston.
 s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, pass. Lødingen 12.9.
 s.s. *Birgitte*, afg. Brake 8.9. til Korsør.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Rouen 12.9.
 s.s. *Bodil*, afg. Grangemouth 9.9. til Christiansand.
 s.s. *Bogo*, N. Nielsen, ank. Bremen 13.9.
 m.s. *Boringa*, A. Rasmussen, pass. Finisterre 15.9. p. R. t. Le Havre hjg.
 m.s. *Bornholm*, P. Haure-Petersen, afg. Liverpool 12.9.
 s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Methil 14.9.
 s.s. *Brasilien*, ank. Santos 6.9.
 m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Rosario 22.8.
 s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, ank. København 13.9.
 s.s. *Britta*, ank. København 7.9.
 s.s. *Broholm*, pass. Dover 8.9.
 s.s. *Brosund*, J. Bundesen, pass. Cape Race 13.9. p. R. t. Aalborg.
 s.s. *Brynhild*, ank. Liverpool 9.9.

C

m.s. *Canada*, C. Knudsen, afg. København 15.9. til Gdynia udg.
 m.s. *California*, afg. Buenos Aires 1.9. til Kbhvn.
 m.s. *Canadian Reefer*, afg. Tel Aviv 6.9.
 s.s. *Carmen*, pass. Gibraltar 9.9.
 m.t. *Caroline Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 8.9.
 s.s. *Charkow*, ank. Kbhvn. 14.9.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Baltimore 1.9. til Buenos Aires.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Cape of Good Hope 10.9. p. R. t. Dakar hjg.
 s.s. *Christiansborg*, pass. Lødingen 14.9.
 m.s. *Chr. Holm*, forv. ank. Caripito 22.9.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Manaas 13.9. til New Orleans.
 s.s. *Cimbria*, ank. Frederikshavn i Dok.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Antwerp 12.9. til Goole.
 m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, afg. Antwerpen 31.8.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Norfolk 1.9.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, ank. Dunkerque 14.9.

D

s.s. *Dagmar*, ank. Kbhvn. 14.9.
 s.s. *Dagmar*, pass. Ushant 10.9.
 s.s. *Dania*, afg. Gdynia 13.9. til Reykjavik.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. 9. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,00
NEWYORK.....	443,50	AMSTERDAM.....	300,90
BERLIN.....	178,15	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,25	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	74,90	HJLSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	144,50	PRAG.....	18,45
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	83,90

m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, ank. København 14.9.
 m.s. *Danmark*, pass. Kanalen 12.9.
 s.s. *Delaware*, afg. Bremen 11.9. til Wilmington.
 s.s. *Dorrit*, afg. Svendborg 10.9.
 s.s. *Douro*, i Kbhvn.
 s.s. *Dronning Maud*, afg. Kbhvn. 16.9. til Stettin.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, pass. Helsingør 6.9.

E

s.s. *Ebba*, afg. Algiers 6.9. til Bordeaux.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith*, ank. Tyne 2.9.
 s.s. *Edv. Nissen*, pass. Las Palmas 6.9.
 s.s. *Effie Mærsk*, pass. Ushant 10.9.
 s.s. *Egholm*, ank. Kbhvn. 15.9.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, afg. Archangel 14.9.
 s.s. *Elisabeth*, ank. Stolpmunde 2.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Oran 7.9. til Tangier.
 s.s. *Ellen*, ank. Klaipeda 8.9.
 s.s. *Ellensborg*, ank. London 10.9.
 s.s. *Elsborg*, ank. Danzig 12.9.
 s.s. *Else*, ank. Rouen 9.9.
 s.s. *Emanuel*, afg. Wasa 14.9. til Råfsö.
 s.s. *E. M. Dalgas*, pass. Las Palmas 28.9.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Swansea 10.9. til Levis.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Fawley 29.8. til Port Arthur.
 s.s. *Energi*, ank. Archangel 12.9.
 s.s. *England*, ank. Rouen 12.9.
 s.s. *Enigheden*, ank. Bogense 14.7.
 m.s. *Erria*, E. Mouritsen, afg. Colombo 15.9. til Djibouti
 hjg.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Bordeaux 8.9.
 s.s. *Erindring*, ank. Bo'ness 14.9.
 s.s. *Erna*, pass. Cape Verde 6.9.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, ank. Lewisport 11.9.
 s.s. *Esther*, afg. Rotterdam 10.9. til Königsberg.
 s.s. *Estland*, Hartz-Rasmussen, Grangemouth 5.9.
 s.s. *Estrid*, afg. Konakri 3.9. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. Kingston 12.9. til Panama Ka-
 nalen udg.

F

s.s. *Fano*, afg. Manchester 9.9. til Warrington.
 m.s. *Fano*, afg. Setubal 8.9.
 m.s. *Fionia*, S. Kolls, nfg. Dakar 8.9. til Capetown udg.
 s.s. *Flora*, pass. Hirtshals 10.9.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Setubal 11.9.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Nice 13.9.
 s.s. *Freya*, afg. Bremen 9.9. til Aalborg.
 s.s. *Frigga*, ank. Esbjerg 9.9.
 s.s. *Frode*, ank. Antwerp 14.9.
 s.s. *Fylla*, pass. Hånstholm 10.9.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. Norfolk Va. 13.9. til Galveston Tex.
 s.s. *Gerd*, ank. Stettin 8.9.
 s.s. *Gerda*, pass. Dover 11.9.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Tennerif 8.9.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Philadelphia 10.9.
 s.s. *Gorm*, ank. Danzig 14.9.
 s.s. *Grete*, ank. Helsingør 4.9.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, afg. Tallinn 10.9.
 s.s. *Gudrun*, ank. Vejle 7.9.
 s.s. *Gunhild*, ank. Dublin 11.9.
 s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Rimouski 2.9.
 s.s. *Gyda*, ank. Halifax 7.9.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. København 15.9.
 s.s. *Hafnia*, afg. Aabenraa 13.9. til Danzig.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Middlesbrough 12.9.
 s.s. *Halfdan*, ank. Bordeaux 14.9.
 s.s. *Hans Broge*, ank. Aberdeen 3.9.
 s.s. *Hans*, From, ank. Odense 15.9.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Ritham Dock 30.8.
 s.s. *Harald*, ank. Avonmouth 14.9.

s.s. *Harriet*, pass. Dover 10.9.
 s.s. *Hebe*, ank. Kbhvn. 3.9.
 s.s. *Helene*, pass. Southend 11.9.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Buenos Aires 27.8. til Los An-
 geles.
 s.s. *Henry Tegner*, ank. Flushing 10.9.
 m.s. *Herdis*, afg. Haifa 4.9. til Tripoli.
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Skagen 31.8. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Hilde*, afg. London 11.9. til Leith og Port Williams.
 s.s. *Hindsholm*, ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Hroar*, ank. Hull 6.9.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Horsens 9.9.

I

m.s. *India*, S. Krarup, pass. Terschelling 10.9. til St. Tho-
 mas udg.
 m.s. *Indien*, A. Bronér, pass. Gibraltar 7.9.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Oran 14.9. til Port de Bauc.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Ipswich 1.9.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Grangemouth 11.9.
 s.s. *Inger*, afg. Algiers 6.9. til Yarmouth.
 s.s. *Inger Toft*, afg. Sfax 14.9. til Lorient.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, pass. Lødingen 12.9.
 m.s. *Irland*, A. Meinertz, ank. Libau 11.9.
 s.s. *Ivar*, pass. Dunnet Hd. 5.9. p. R. t. New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Dungeness 10.9.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Corpus Christi 8.9. til Göteborg.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Burntisland 13.9.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Ras Mallap 12.9. til Port
 Sudan udg.
 s.s. *Jenny*, afg. Las Palmas 7.9. til Casablanca.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Bordeaux 8.9.
 s.s. *Johanne*, afg. Flushing 9.9. til Kotka.
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Gibraltar 11.9.
 s.s. *Jolantha*, ank. Hamborg 13.9.
 s.s. *Jonna*, afg. Flushing 6.9. til Rio Janeiro.
 m.s. *Jutlandia*, A. Topp, pass. Perim 12.9. p. R. t. Djibouti
 udg.
 s.s. *Jutta*, afg. Flushing 3.9. til Vancouver.
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 15.9.

K

s.s. *Kai*, Moyell, ank. Danzig 9.9.
 s.s. *Karen*, pass. Hirthals 10.9.
 s.s. *Karen Toft*, pass. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Karla*, pass. Peniche 7.9.
 m.s. *Kathrine Mærsk*, ank. Liverpool 10.9.
 s.s. *Katholm*, ank. Manchester 14.9.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, ank. Antwerpen 9.9.
 s.s. *Kentucky*, afg. New Orleans 14.9. til Norfolk Va.
 s.s. *Kirsten*, ank. Portsmouth 7.9.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Philadelphia 11.9.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, afg. Aalborg 10.9.
 s.s. *Knud*, pass. Hammershus 10.9. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Knut*, pass. Skagen 8.9.
 s.s. *Kong Haakon*, afg. Stettin 15.9. til Kbhvn.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Bangkok 10.9. udg.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Rotterdam 4.9. til Dakar.
 s.s. *Laura*, pass. St. Vincent 8.9.
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Lødingen 6.9.
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. New York 9.9.
 s.s. *Lera Mærsk*, pass. Lødingen 31.8.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Newcastle-on Tyne 31.9. til Mon-
 treal.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Antwerp 13.9.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Hull 14.9.
 s.s. *Lilian*, pass. Helsingør 11.9.
 s.s. *Lily*, afg. Boston 8.9. til Skive.
 s.s. *London*, H. I. Hansen, ank. Danzig 12.9.
 m.s. *Luisiana*, afg. Rio de Janeiro 14.9. til Bahia.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Victoria B.C. 12.9. til Imming-
 ham og Hartlepool.
 s.s. *Lynæs*, pass. Dover 14.9.

M

s.s. *Maine*, afg. Kolding 8.9. til Danzig.
 s.s. *Maja*, ank. London 7.9.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, pass. Borkum Fyrskib 15.9. p.
 R. t. Hamburg udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Oran 5.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Leningrad 14.9.
 s.s. *Margrethe*, ank. London 14.9.
 s.s. *Margrete*, ank. Vasa 6.9.
 s.s. *Marianne*, ank. Tyne 10.9.
 s.s. *Marie*, pass. Beachy Hd. 6.9.
 s.s. *Marie Toft*, afg. St. Nazaire 15.9.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. St. Thomas 27.8.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

m.s. *Marocco*, afg. Kbhvn. 15.9. til Antwerpen.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. London 11.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, ank. Hull 3.9.
 s.s. *Marx*, pass. Hirtshals 10.9.
 s.s. *Maryland*, pass. Dungeness 5.9. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Talbot 10.9. p. R. t. Casablanca.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Southampton 15.9. til Marseilles udg.
 s.s. *Minsk*, pass. Beachy Hd. 10.9.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. London 12.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Barry Dock 12.9. til Archangel.
 s.s. *Najaden*, pass. Hammershus 8.9.
 s.s. *Nancy*, ank. Liverpool 11.9.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Blyth 11.9.
 s.s. *Nelly*, afg. Rouen 9.9.
 s.s. *Nerma*, ank. Königsberg 6.9.
 s.s. *Nevada*, ank. Buenos Aires 14.9.
 s.s. *Niels Mærsk*, ank. Manila 6.9.
 s.s. *Niobe*, afg. Watchet 8.9. til Ayr.
 s.s. *Nordborg*, afg. London 15.9.
 s.s. *Norden*, ank. Philadelphia 6.9.
 m.s. *Nordfarer*, ank. Lourenco Marques 30.8.
 m.s. *Nordhavet*, ank. Casablanca 3.9.
 m.s. *Nordhval*, afg. København 30.8. til San Juan.
 m.s. *Nordkap*, ank. New York 8.9.
 s.s. *Nordlys*, ank. New York 10.9.
 m.s. *Nordpol*, afg. Osaka 29.8. til Seattle.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Rouen 9.9.
 m.s. *Normandiet*, K. Haure-Petersen, afg. Rosario 11.9.

O

s.s. *Odin*, ank. Göteborg 15.9.
 s.s. *Olaf*, ank. Odense 15.9.
 s.s. *Olga*, afg. Clyde 10.9. til Grenaa.
 s.s. *Olga S.*, ank. Helsingør 10.9. for Reparation.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Bremen 28.8. til Windsor.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, forv. afg. New York 12.9.
 m.s. *Oregon*, afg. Madeira 12.9. til Kbhvn.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Leningrad 13.9.
 s.s. *Otto Petersen*, afg. Rotterdam 12.8. til W. Africa.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Cebu 18.8.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, afg. Leningrad 8.9.
 s.s. *Paula*, ank. Valparaiso 10.9.
 m.s. *Peru*, V. Kragelund, afg. Capetown 10.9. til Bangkok udg.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Balbao 4.9. p. R. t. New York.
 s.s. *P. Madsen*, ank. Tyne 4.9.
 s.s. *P. N. Damm*, i Marseilles.
 s.s. *Polly*, ank. Shoreham 7.9.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, under Losning i Aarhus.
 s.s. *Primula*, pass. Capinsay 6.9. p. R. t. Reykjavik.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, afg. London 12.9.

R

s.s. *Randi*, pass. Ushant 11.9.
 s.s. *Reval*, afg. Middlesbrough 15.9. til Kbhvn.
 s.s. *Riga*, pass. Hollenau 14.9. p. R. t. Lorient.
 s.s. *Rigmor*, ank. Calais 7.9.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Immingham 11.9.
 s.s. *Robert*, ank. Marseilles 3.9.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Kemi 11.9.
 s.s. *Rota*, ank. Kbhvn. 10.9.

S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Algiers 9.9. til Shanghai.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Tyne 6.9.
 s.s. *Scandia*, afg. Aruba 11.9. til Göteborg.
 s.s. *Scandia*, afg. Gdynia 13.9. til Stockholm.
 s.s. *Scotia*, ank. Riga 12.9.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Liverpool 10.9.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. San Francisco 11.9. hjg.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, afg. Havana 15.9. til Golf-Ports.
 s.s. *Signe*, ank. Boston (Linc.) 4.9.
 s.s. *Sigrid*, pass. Hammershus 4.9.
 s.s. *Sigrun*, ank. Aarhus 9.9.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Aalborg 11.9.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Archangel 9.9.
 s.s. *Skagerak*, pass. Hammershus 5.9.
 s.s. *Skjold*, afg. Dunkirk 10.9. til Kbhvn.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Gdynia 13.9.
 s.s. *Sleipner*, afg. Kbhvn. 15.9. til Gdynia.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, pass. Dover 14.9.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Guaymas 19.9.
 s.s. *Sophie*, ank. Southampton 9.9.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. London 13.9.
 s.s. *Stella*, afg. New York 11.9. til Port Williams.
 m.s. *Stensby*, Eggers, pass. Helsingør 5.9. p. R. t. Baltimore.
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Portland 9.9.
 s.s. *Stockholm*, R. W. Caspersen, ank. Garston 7.9.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Las Palmas 10.9.
 s.s. *Svanhild*, afg. New York 12.9. til Oslo og Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, ank. Swansea 14.9.
 s.s. *Svava*, afg. Kbhvn. 15.9. til Middelfart.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Rusfisque 30.9.
 s.s. *Søborg*, ank. Kbhvn. 13.9.

T

s.s. *Taarholm*, ank. Manchester 9.9.
 m.s. *Tacona*, J. L. Madsen, afg. Santos 10.9.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, pass. Panama Kanal 5.9.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Faxe Ladeplads 13.9.
 s.s. *Tekla*, afg. Methil 8.9. til Flensburg.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Bandholm 15.9.
 s.s. *Tennessee*, ank. Aalborg 10.9.
 s.s. *Thyra*, afg. Emden 8.9.
 s.s. *Thyra*, afg. Aalborg 10.9. til Leith.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, ank. Kbhvn. 7.9.
 m.s. *Tonking*, A. Juul Christensen, ank. Shanghai 15.9. udg.
 s.s. *Tove*, ank. Danzig 2.9.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, afg. Archangel 10.9.
 s.s. *Trio*, Svane, Lossimouth 11.9.
 s.s. *Trondhjem*, afg. Aalesund 15.9. til Trondheim.
 s.s. *Tula*, afg. Algiers 9.9. til Tunis.
 m.s. *Turely*, Eriksen, forv. ank. New York 22.9.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, ank. Kbhvn. 14.9.
 s.s. *Ulla*, afg. Rio Janeiro 6.9. til Hamburg.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Fowey 13.9.

V

s.s. *Valborg*, ank. Bristol 9.9.
 s.s. *Vendia*, ank. Hartlepool 13.9.
 s.s. *Vidar*, afg. Grimsby 11.9.
 s.s. *Virginia*, afg. Buenos Aires 11.9. til Santos.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Archangel 29.8.
 s.s. *Viborg*, afg. Casablanca 12.9.
 s.s. *Victoria*, afg. Danzig 13.9. til Dieppe.

W

s.s. *With. Colding*, ank. Gdynia 5.9. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Rotterdam 13.9.

Y

s.s. *Yrsa*, ank. Hamburg 14.9.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Kbhvn. 15.9.

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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

i Idlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

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.

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

STEVEDORE

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

Aalborg

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

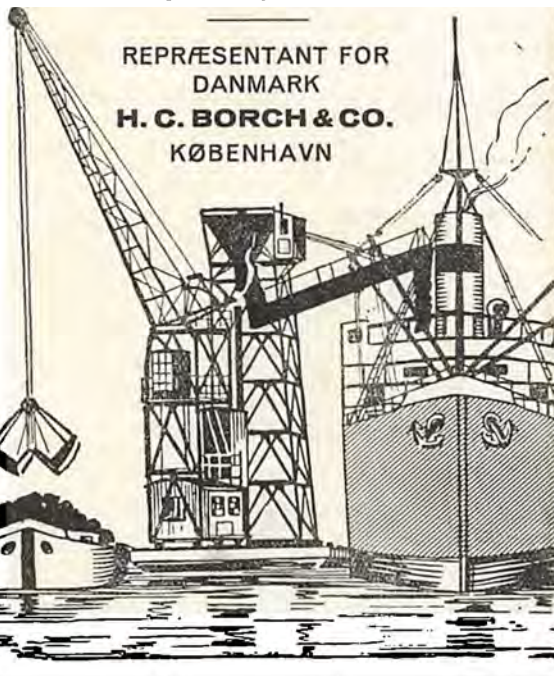
DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.



REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

CADENIUS & GRAHN ^{A/B}

SKIBSMÆGLERE

SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr.: »Cadenius Kotka»

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Træløstbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstoft for Træskebe
Patent Manje Grøn 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.

52. Aargang.

København 16. September 1936.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

2505. (T). Danmark. Bornholm. Ronne. Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.
Lys- og Fløjtetønden *Ronne* paa c. $55^{\circ} 05' N.$ $14^{\circ} 38' E.$ er for Tiden inddraget for Eftersyn.

2506. (P). Sverige S.-Kyst. Indløbet til Ronneby. Afmærkning forandres.
(U. f. s. Nr. 37/2753. Stockholm 1936.)
I Løbet af September d. A. foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen:
1. Stagen med Kost paa $56^{\circ} 07',_{65} N.$ $15^{\circ} 17',_{25} E.$ flyttes til $56^{\circ} 07',_{65} N.$ $15^{\circ} 17',_{20} E.$
2. En Stage udlægges paa $56^{\circ} 07',_{60} N.$ $15^{\circ} 17',_{10} E.$

2507. Finland. Ålandsøerne. Utö S. Grund.
(U. f. s. Nr. 24/912. Helsingfors 1936.)
En Grund med $10,3$ m Vand er fundet paa c. $59^{\circ} 40',_2 N.$ $21^{\circ} 09',_5 E.$
(Kort Nr. 268.)

2508. (P). Tyskland. Rügen. Arkona. Taagesignal forandres.
(Tillæg til tysk Fyrliste.)
Antagelig i Begyndelsen af Oktober d. A. vil Taagesignalet ved *Arkona* Fyr paa c. $54^{\circ} 41' N.$ $13^{\circ} 26' E.$ blive forandret, som følger:
Taagesignalet skal afgives med elektrisk Membran med en Tonehøjde af 200 c/s. Signalet bliver Bogstaverne AA hver 30^s.
Den nuværende Sirene med Et-Stød hver 1^m. 10^s. bliver indtil videre som Reserve.
(Kort Nr. 262, 280 og 269. Danske Lods, Side 412.)

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

2509. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved Rev. Stenrose fundet. Sømærke flyttet. Advarsel.
En Stenrose med 5 m Vand og en Diameter paa c. 25 m er fundet paa $55^{\circ} 05' 21",_5 N.$ $11^{\circ} 34' 08",_1 E.,$ c. 70 m NW. for den hvide Stumpetønde med 1 nedadvendt Kost, *Knudshoved Rev.*
Det ovennævnte Sømærke er flyttet ud til NW.-Kant af Stenrøsen i $6,8$ m Vand.

A d v a r s e l. Opmærksomheden henledes paa, at Pullen og Sømærket ligger i E.-Kanten af den hvide Vinkel i *Karrebæksminde* Vinkelfyr, hvorfor det fraraades Skibe at holde for E.-lig i den nævnte Lysvinkel.

(Kort Nr. 208 og 299. Danske Lods, Side 501. Søm.-Fort., Side 72, Nr. 3.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2510. Danmark. Kattegat. Grenaa S. Glatved Kalkbrud. Oplysning om Udslibningsbro.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 21/1457 1936 meddeles, at den c. 80 m lange nye Udslibningsbro paa $56^{\circ} 18' (02'') N.$ $10^{\circ} 51' (50'') E.$ nu er fuldført. Broen kan besejles med Skibe af indtil 4,0 m Dybgaende.

(E. f. S. Nr. 21/1457 1936. Kort Nr. 252, 247, 227 og 211. Danske Lods, Side 155. Havnelods, Side 72 og 106.)

2511. (P). Danmark. Kattegat. Læsø. Syr Odde N. Rusmandsbanke. Lystønde udlægges.

Den 20. September d. A. eller snarest derefter udlægges umiddelbart N. for *Rusmandsbanke* i ikke under 5 m Vand en rød Lystønde mærket „R. B.“ med hvid Farve. Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $0,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $0,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke 5^s . Flammens Højde: 3 m. Synsvidde og Lysevne: 7 Sm. Lystønden inddrages for Is uden at erstattes med Vintersømærke og genudlægges først, naar Is ikke mere kan forventes.

c. $57^{\circ} 21',1 N.$ $11^{\circ} 12',0 E.$

(Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 207. Fyr-Fort. Nr. 84 A. Søm.-Fort., Side 38, Nr. 24 A.)

2512. Sverige. Kattegat. Laholmsbugten. Båstad. Ledefyr tændt.

(U. f. s. Nr. 37/2760. Stockholm 1936.)

Til Vejledning ved Indsejlingen til *Båstad* Havn er tændt et Sæt røde, faste Ledefyr, som følger:

Båstad hamn, yttre paa $56^{\circ} 26',13 N.$ $12^{\circ} 50',87 E.$ Flammens Højde: 5 m. Pæl med hvid Diamant.

Båstad hamn, inre 60 m 219° fra Forfyret. Flammens Højde: c. 9 m. Pæl med hvid Diamant.

A d v a r s e l: Da Fyrcens Overetlinie kun gaar 6 m fra det ydre, N.-lige Pierhoved, tilraades det at udvise Forsigtighed ved Indsejlingen til Havnen.

(E. f. S. Nr. 33/2271 1936. Kort Nr. 247, 211 og 278. Danske Lods, Side 230.)

2513. Sverige. Kattegat. SW.-lige Indløb til Göteborg. Taagesignalers Tonehøjde forandret.

(U. f. s. Nr. 37/2761. Stockholm 1936.)

Tonehøjden ved nedennævnte Fyrs Taagesignaler er forandret, som følger:

Böttö Fyr paa c. $57^{\circ} 39',0 N.$ $11^{\circ} 43',3 E.$ — 300 c/s.

Gäveskär Fyr paa c. $57^{\circ} 39',8 N.$ $11^{\circ} 46',3 E.$ — 500 c/s.

Knippelholmen paa c. $57^{\circ} 41',1 N.$ $11^{\circ} 49',3 E.$ — 300 c/s.

Iøvrigt er Taagesignalerne uforandrede.

(Danske Lods, Side 220, Tillæg Nr. 3, Side 34.)

2514. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Advarsel.

Af Hensyn til Fortøjninger for Rambuksflaade m. v. ved Udførelsen af de nye Bropiller samt af Hensyn til de rammede højtstaaende Pæleværker henvises al Sejlads i et Bælte paa 100 m's Bredde E. for den nuværende Jernbanebro til alene at foregaa i Sejlløbet. Brostedet skal passeres med største Agtpaagivenhed.

Rambukke og Uddybningsfartøjer m. m. vil være afmærket i Henhold til: „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5 (se Havnelods Side 7).

c. $57^{\circ} 03' N.$ $9^{\circ} 56' E.$

(E. f. S. Nr. 25/1693 1936. Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 25.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2515. Rusland. Hvide Hav. Modyugski Island. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 1740. London 1936.)
E. f. S. Nr. 31/2161 1936 annulleres og erstattes med:
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 64° 58' N. 40° 09' E.,
3,58 Sm 325° fra *Modyugski* Fyr. En Spirtønde med rødt Flag er udlagt tæt N. for Vraget.
- 2516. Finland. Petsamo. Maattivuono. Nyt Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 24/917. Helsingfors 1936.)
Ved *Maattivuono* er paa c. 69° 42' N. 31° 38' E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,2^s, Mørke 0,8^s. Flammens Højde: 18 m. En hvid Fyrpæl paa et Hustag. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra c. 302° til c. 320°. 4. Grønt i Pej. fra c. 73° til c. 80°.
2. Hvidt i — - c. 320° - c. 60°. 5. Hvidt i — - c. 80° - c. 157°.
3. Grønt i — - c. 60° - c. 73°. 6. Rødt i — - c. 157° - c. 187°.
- 2517. Finland. Petsamo. Ristinieni. Liinahamari Havnefyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 24/916. Helsingfors 1936.)
Liinahamari Havnefyr paa 69° 38' 22" N. 31° 19' 55" E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,2^s, Mørke 0,8^s. Flammens Højde: 5,8 m. En hvid, ottekantet Fyrlanterne paa hvidt Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pej. fra c. 4° til c. 15°. 6. Rødt i Pej. fra c. 152° til c. 180°.
2. Hvidt i — - c. 15° - c. 18°. 7. Grønt i — - c. 180° - c. 218°.
3. Rødt i — - c. 18° - c. 56°. 8. Hvidt i — - c. 218° - c. 226°.
4. Grønt i — - c. 56° - c. 83°. 9. Rødt i — - c. 226° - c. 243°.
5. Hvidt i — - c. 83° - c. 152°.
- 2518. (P). Danmark. Horns Rev. Slugen. Søren Bovbjergs Dyb S. Lys- og Fløjte-tønde forandres.**
I sidste Halvdel af Oktober d. A. vil Lys- og Fløjtetønden *Søren Bovbjergs Dyb S.* paa 55° 31' (24") N. 7° 56' (05") E. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7½^s, Blink c. ½^s, Mørke c. ½^s, Blink c. ½^s, Mørke c. ½^s, Blink c. ½^s, Mørke c. 5^s. Samtidig vil Flammens Højde over Vandet blive forøget til 5 m, Synsvidde og Lysevne til 9 Sm.
(E. f. S. Nr. 10/688 1936. Kort Nr. 245 og 255. Danske Lods, Side 105. Fyr-Fort. Nr. 41.)
- 2519. (P). Danmark. Graadyb. Esbjerg Havn. Taagesignal forandres.**
Den 1. Oktober d. A. eller snarest derefter vil Taagesignalet med Nautofon paa Molen mellem *Esbjerg* Fiskerihavn og Trafikhavn, c. 35 m 336° fra *Esbjerg* Vinkelfyr paa 55° 28' (13") N. 8° 25' (38") E. blive forandret til Et-Stød hver 20^s, Stød 3^s, Pause 17^s. Samtidig nedsættes Nautofonens Lydstyrke.
(Kort Nr. 308, 245 og 255. Danske Lods, Side 90. Havnelods, Side 57. Fyr-Fort. Nr. 17.)
- 2520. Tyskland. Sild. Lister Dyb. List Land Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 37/4091. Berlin 1936.)
List Land Tværmærkefyr paa c. 55° 01' N. 8° 26' E. er forandret fra at vise hvidt og rødt, fast Lys til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 3^s, Lys 2^s, Mørke 1^s. Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 295, 245 og 255. Danske Lods, Side 93.)
- 2521. Tyskland. Helgoland. Helgoländer Düne. E.-Baake- og W.-Baakefyr. Oplysning om Fyr.**
(N. f. S. Nr. 37/4033. Berlin 1936.)
1. E.-Baakefyret er flyttet 12 m i Forlængelsen af Ledefyrinien E.-Baake—W.-Baake (20°) og anbragt i et rødt og hvidt, vandret stribet Taarn. Fyrkarakter og Flammens Højde er uforandret. Synsvidde: 13 Sm for baade hvidt, rødt og grønt Lys. Fyret, lyser, som følger:
a. Grønt i Pej. fra 106° til 125°. c. Rødt i Pej. fra 130° til 144°.
b. Hvidt i — - 125° - 130°. d. Hvidt i — - 277° - 48°.
c. 54° 11' N. 7° 55' E.
2. W.-Baakefyrets Lysevne er forstærket. Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 264.)

2522. (P). Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib. Fyrkarakter forandres midlertidig. Radiofyr forandres midlertidig.

(A. a. N. Nr. 36/2284. Paris 1936.)

I Begyndelsen af September d. A. foretages følgende midlertidige Forandringer om Bord i Fyrskibet *Dyck* paa c. $51^{\circ} 02',3$ N. $1^{\circ} 53'$ E.

1. Fyrkarakteren forandres til hvidt Et-Blink hver 20^s , Blink $1,5^s$, Mørke $18,5^s$. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 15 Sm.

Undervandstaagesignalet sættes ud af Virksomhed.

2. Radiofyrets Rækkevidde nedsættes til 50 Sm og Udsendelserne i klart Vejr ophører.

(E. f. S. Nr. 12/811 1936.)

2523. England. The Downs. Brake Fyrskib forandret.

(N. f. S. Nr. 36/3908. Berlin 1936.)

Brake Fyrskib paa c. $51^{\circ} 16'$ N. $1^{\circ} 27'$ E. er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver 20^s , Blink 1^s , Mørke 19^s .

(Se Tillæg.)

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

2524. Frankrig. Boulogne Anduvning. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1702. London 1936.)

1. Den sorte, spidse Lystønde c. $0,83$ Sm 266° fra *Crèche Point* er ombyttet med en sort- og hvidmalet, spirformet Lystønde. Fyrkarakteren er uforandret.

2. Den røde, spidse Lys- og Fløjtetønde c. $1,16$ Sm 244° fra *Crèche Point* er ombyttet med en rød- og hvidmalet, spids Lys- og Fløjtetønde med kegleformet Topbetegnelse. Fyrkarakteren er uforandret.

Crèche Point: c. $50^{\circ} 45'$ N. $1^{\circ} 36'$ E.

2525. (T). Frankrig. Le Havre Fyrskib. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 36/2276. Paris 1936.)

Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Le Havre* paa c. $49^{\circ} 32'$ N. $0^{\circ} 09'$ W. er for Tiden ude af Virksomhed.

2526. Frankrig. Cherbourg. Ankringsforbud ophævet.

(A. a. N. Nr. 36/2274. Paris 1936.)

Ankring paa *Cherbourg* lille Red er atter tilladt. c. $49^{\circ} 39'$ N. $1^{\circ} 37'$ W.

(E. f. S. Nr. 31/2178 1936.)

2527. Frankrig. Plateau des Minquiers. Lystønder forsynet med Topbetegnelser.

(A. a. N. Nr. 37/3240. Paris 1936.)

1. Nedenstående Lystønder er hver blevet forsynet med en sort Cylinder som Topbetegnelse:

a. „Nr. 1“ paa c. $48^{\circ} 59',3$ N. $2^{\circ} 19',7$ W., W. for *Brisants du NW*.

b. „Nr. 5“ paa c. $48^{\circ} 54',1$ N. $2^{\circ} 18',2$ W., SW. for *Brisants du Sud*.

c. „Nr. 9“ paa c. $48^{\circ} 53',1$ N. $2^{\circ} 10',1$ W., SW. for *Skæret Le Four*.

2. Lystønden *des Sauvages* paa c. $48^{\circ} 53',5$ N. $2^{\circ} 00',5$ W. er blevet forsynet med en Ballon som Topbetegnelse.

3. Lystønden *Les Caux des Minquiers* paa c. $49^{\circ} 01'$ N. $1^{\circ} 55',6$ W. er blevet forsynet med en Kegle som Topbetegnelse.

2528. Frankrig. Horaine de Bréhat. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 36/2278. Paris 1936.)

Horaine de Bréhat Fyr paa c. $48^{\circ} 53',5$ N. $2^{\circ} 55',3$ W. er forandret til at vise 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 . I t hvidt, ottekantet Taarn.

2529. Frankrig. La Horaine de Bréhat Anduvning. Tønde genudlagt.
(A. a. N. Nr. 37/2342. Paris 1936.)
Tønden *Bouée des Echaudés* paa c. $48^{\circ} 53',_4$ N. $2^{\circ} 57',_3$ W. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 35/2416 1936.)
2530. Frankrig. Brest. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 36/2279. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret *Port de Commerce, Jetée Est* paa c. $48^{\circ} 22',_8$ N. $4^{\circ} 28',_6$ W. forsøgsvis til at vise grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 6^s , Lys 3^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 9 Sm.
2531. England S.-Kyst. Seaford Red. Oplysning om Vrag.
(N. t. M. Nr. 1746. London 1936.)
1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $5,9$ m, ligger sunket $1,34$ Sm 262° fra *Seaford Kirke*.
2. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $8,2$ m, ligger sunket $1,37$ Sm 267° fra *Seaford Kirke*.
Seaford Kirke: c. $50^{\circ} 46'$ N. $0^{\circ} 06'$ E.
2532. England S.-Kyst. Spithead. Tønde udlagt. Fortøjtønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1767. London 1936.)
1. En hvid Spidstønde med Ballon er udlagt paa c. $50^{\circ} 46'$ N. $1^{\circ} 08'$ W., $0,69$ Sm 205° fra *Fort Monckton Semafor*.
2. Den sorte Fortøjtønde tæt NW. for (1) er inddraget.
2533. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Clevedon. Taagesignal oprettet.
(N. f. S. Nr. 36/3915. Berlin 1936.)
Ved Fyret paa c. $51^{\circ} 26'$ N. $2^{\circ} 52'$ W. er oprettet et Taagesignal med Klokke. Signalet, der afgives hver 2^m , er som følger: En Række Slag 15^s , Pause 1^s , 3 Enkeltslag.
2534. Skotland W.-Kyst. Firth of Solway. Cardurnock Scar Fyr nedlagt.
(N. f. S. Nr. 36/3917. Berlin 1936.)
Cardurnock Scar Fyr paa c. $54^{\circ} 56'$ N. $3^{\circ} 19'$ W. er permanent nedlagt.
(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2535. (P). Frankrig. Ile de Groix. Fyr forandres midlertidigt.
(A. a. N. Nr. 37/2341. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Pointe de la Croix Fyr* paa c. $47^{\circ} 38',_0$ N. $3^{\circ} 25',_1$ W. midlertidig blive forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 6^s . Synsvidde: 12 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys.
2536. (P). Frankrig. Pornic. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 36/2277. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Pointe de Noveillard Fyr* paa c. $47^{\circ} 06',_6$ N. $2^{\circ} 06',_9$ W. til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Fire-Formærkelser hver 12^s , Lys 3^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 3^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 11 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys.
2537. Afrika W.-Kyst. Sénégal Barre. Oplysning om Løb.
(N. f. S. Nr. 36/3946. Berlin 1936.)
Gandiolo Løbet er nu farligt og for Tiden opgivet. *Mouit Løbet*, c. $0,3$ Sm S. for Vraget af *Picardie* er brugbart. Løbet er rent, bredt og ved Højvande $3,9$ m dybt.
c. $15^{\circ} 52'$ N. $16^{\circ} 31'$ W.
2538. Afrika W.-Kyst. Sénégal. Rufisque. Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 36/3947. Berlin 1936.)
Det hvide, faste Fyr paa c. $14^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 17'$ W. er forandret til at vise rødt, fast Lys. Synsvidde: 11 Sm.

2539. Afrika W.-Kyst. Liberia. Grand Bassa. Fyr forandret.
(B. a. Z. Nr. 212/2534. 's-Gravenhage 1936.)
Grand Bassa hvide Fyr med En-Formørkelser paa c. 5° 52' N. 10° 04' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 30^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyret er ubevogtet.
2540. Afrika W.-Kyst. Pointe Noire Bugt. Port de Batelage tilsandet.
(N. f. S. Nr. 36/3948. Berlin 1936.)
Port de Batelage paa c. 4° 47' S. 11° 50' E. er tilsandet.
2541. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Halfway Rock Fyr. Taagesignal forandres.
(N. t. M. Nr. 34/2348. Washington 1936.)
I Begyndelsen af September d. A. vil Taagesignalet ved *Halfway Rock* Fyr paa c. 43° 39' N. 70° 02' W. blive forandret til To-Stød hver 1^m, Stød 3^s, Pause 3^s, Stød 3^s, Pause 51^s.
2542. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sound. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1743. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa c. 35° 00' N. 76° 13' W., c. 5 Sm W. for *Whalebone Inlet*, er permanent nedlagt.
2543. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Core Sound. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 34/2358. Washington 1936.)
Goulds Lump Fyr paa c. 34° 58' N. 76° 14' W. er permanent nedlagt. Fyrbygningen forbliver som Baake.

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

2544. Jamaica. Lucea Harbour. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1705. London 1936.)
Det røde, faste Fyr paa *Flagstaff Reef* Baake paa c. 18° 28' N. 78° 11' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 5 Sm. Trekantet Tremneværksbaake. Fyret er ubevogtet.
2545. Brasilien. Porto de Aracajú. Espera Lystønde forandret.
(A. a. N. Nr. XIV/58. Rio de Janeiro 1936.)
Lystønden *Espera* paa c. 10° 58' S. 37° 02' W., ved Indløbet over Barren, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 1,5^s, Mørke 0,5^s, Blink 1,5^s, Mørke 6,5^s.
2546. Brasilien. Ilheos Ankerplads. Morro Pernambuco. Fyrbygning ommalet.
(N. t. M. Nr. 34/2375. Washington 1936.)
Fyrbygningen paa *Morro Pernambuco* paa c. 14° 48' S. 39° 01' W. er malet hvid.
2547. Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Bahia da Ribeira. Lage da Figueira Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. XIV/57. Rio de Janeiro 1936.)
Lage da Figueira Fyr paa c. 23° 01' S. 44° 22' W. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,3^s, Mørke 0,9^s, Blink 0,3^s, Mørke 4,6^s. Synsvidde: 7 Sm. Et sort og rødt, vandret sribet Fyrstativ. Iøvrigt uforandret.
2548. Brasilien. Alcatrazes Øerne. Nyt Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. XIV/56. Rio de Janeiro 1936.)
Paa *Ilha do Porto* er paa c. 24° 06' S. 45° 42' W. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 0,6^s, Mørke 5,4^s. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 14 Sm. Et hvidt Betontaarn af Form som en firkantet, afstumpet Pyramide. Fyret, der er synligt i Pejlinger fra 15° til 225°, er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 28/1923 1936.)

2549. **Argentina. Rio de la Plata. Playa Honda. Oplysning om Vrag. Lystønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1704. London 1936.)
1. Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa $34^{\circ} 31' 42''$ S. $58^{\circ} 10' 49''$ W., c. $\frac{1}{2}$ Sm N. for den i Kortet angivne Plads.
 2. Paa en Baake tæt S. for (1) er paa $34^{\circ} 31' 45''$ S. $58^{\circ} 10' 48''$ W. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s. Synsvidde: 5 Sm.
 3. Lystønden tæt S. for (2) er permanent inddraget.
2550. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Punta Gorda S. Skær.**
(N. t. M. Nr. 34/2390. Washington 1936.)
Et Skær med en mindste Dybde af 5,4 m ved Middel-Springtidslavvande er fundet paa $40^{\circ} 12' (24'')$ N. $124^{\circ} 18' (54'')$ W., 930 m 341° fra *Rodgers Break*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2551. **Spanien. Gibraltar Stræde. Punta Paloma. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 36/4012. Berlin 1936.)
Punta Paloma Fyr paa c. $36^{\circ} 03',7$ N. $5^{\circ} 43',2$ W. er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s, Blink 0,6^s, Mørke 1,0^s, Blink 0,6^s, Mørke 2,8^s. Synsvidde: 13 Sm.
(E. f. S. Nr. 22/1638 1936.)
2552. **(P). Frankrig. Marseille. Pointe de Mourrepiane. Fyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 36/2280. Paris 1936.)
Omkring den 15. September d. A. vil der i *Pointe de Mourrepiane* Fyr paa c. $43^{\circ} 21',3$ N. $5^{\circ} 19',8$ E. blive indlagt en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne 69° og 95° . Synsvidde: 22 Sm. Iøvrigt uforandret.
2553. **Sicilien. Catania. Lodstvang ophævet.**
(N. f. S. Nr. 36/3929. Berlin 1936.)
Lodstvangen ved Besejlingen af *Catania* Havn er ophævet.
c. $37^{\circ} 30'$ N. $15^{\circ} 06'$ E.
(E. f. S. Nr. 41/2414 1935.)
2554. **Tyrkiet. Dardanellerne Anduvning. Tavshan Adasi. Fyrs Beliggenhed.**
(N. f. S. Nr. 37/4061. Berlin 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1781 1936 meddeles, at *Tavshan Adasi* Fyr er beliggende paa $39^{\circ} 56' 10''$ N. $26^{\circ} 04' 02''$ E.
(E. f. S. Nr. 26/1781 1936.)
2555. **Tyrkiet. Marmarahavet. Skutari (Skudar). Nødankerpladser.**
(N. t. M. Nr. 1703. London 1936.)
Grænserne for Nødankerpladserne er, som følger:
- a. En Linie fra *Leander* Taarn i Retning 320° til Kysten ved *Fundukli* Palads, derfra i Retning 61° til *Orta Kioi* Moske og derfra i Retning 213° til *Leander* Taarn.
 - b. En Linie fra *Leander* Taarn 0,2 Sm i Retning 270° , derfra 1,17 Sm i Retning 180° , derfra 0,25 Sm i Retning 112° og derfra i Retning 0° til *Leander* Taarn.
Leander Taarn: c. $41^{\circ} 01'$ N. $29^{\circ} 00'$ E.
2556. **Rusland. Sorte Hav. Krim. Eupatoria Point. Fyr forandret. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1770. London 1936.)
1. Perioden i *Eupatoria Point* hvide, faste Fyr med afvekslende rødt og hvidt Et-Blink, paa c. $45^{\circ} 09'$ N. $33^{\circ} 16'$ E. er forandret til 40^s.
 2. Ved det i (1) nævnte Fyr er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 318,5 kc/s (942 m). Normal Rækkevidde: c. 40 Sm.
Signalet, der under Taage afgives hver 6^m, er, som følger:
- | | |
|----------------|------------------|
| a. Bogstavet F | 2 ^m . |
| b. Pause | 4 ^m . |
| Periode | 6 ^m . |

2557. Tunis. Bancs des Kerkennah. Afmærkning forandret.

(A. a. N. Nr. 37/2347. Paris 1936.)

1. Lystønde „Nr. 5“ paa c. $34^{\circ} 41',4$ N. $11^{\circ} 36',4$ E. er blevet forsynet med en rød Kegel som Topbetegnelse.
2. Tønde „Nr. 3“ paa c. $35^{\circ} 00',1$ N. $11^{\circ} 07',9$ E., i *Chenal d'El Luza*, er ombyttet med en sort Spirtønde.

2558. Tunis. Ras Enghelah. Dybde aftaget.

(A. a. N. Nr. 37/2338. Paris 1936.)

- Dybder, der er mindre end de i Kortet angivne, er fundet i Nærheden af *Ras Enghelah* særlig $0,7$ Sm NNE. og $0,9$ Sm NE. for *Ras Enghelah* Fyr.
c. $37^{\circ} 21',3$ N. $9^{\circ} 44',9$ E.

2559. Algier. Herbillon. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 36/2283. Paris 1936.)

1. Fyret paa Hovedet af den store E.-Mole paa c. $37^{\circ} 04',2$ N. $7^{\circ} 23',4$ E. er forandret til at vise grønt, fast Lys.
2. Fyret paa Hovedet af den lille W.-Mole er forandret til at vise rødt, fast Lys.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2560. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab Indløb. Baake opført. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1761. London 1936.)

- En grønmalet Baake med cylinderformet Topbetegnelse er opført som Erstatning for Tønden paa c. $29^{\circ} 48'$ N. $48^{\circ} 41'$ E., c. $2,7$ Sm 214° fra Semaforen. Forannævnte Tønde er permanent inddraget.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**2561. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Palembang Floden. Lystønde flyttet.**

(B. a. Z. Nr. 210/2509. 's-Gravenhage 1936.)

- Den sorte Lystønde med hvidt Et-Blink W. for *Pagoeng* er flyttet til $2^{\circ} 22' 10''$ S. $104^{\circ} 54' 12''$ E., 1650 m $185\frac{1}{2}^{\circ}$ fra det faste Fyr N. for *Soengsang*.

2562. Sunda Øerne. Billiton W.-Kyst. Grund.

(B. a. Z. Nr. 210/2511. 's-Gravenhage 1936.)

- En Stengrund med $7\frac{3}{4}$ m Vand er fundet paa $2^{\circ} 38' 04''$ S. $107^{\circ} 33' 13''$ E.

2563. Sunda Øerne. Billiton W.-Kyst. Sømærke genudlagt.

(B. a. Z. Nr. 210/2510. 's-Gravenhage 1936.)

- Stumptønden med afstumpet Kegel paa c. $2^{\circ} 47'$ S. $107^{\circ} 31'$ E., W. for *Djoe-mangin* Rev, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 36/2493 1936.)

2564. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Pamanoekan Rock. Fyr forandret. Lystønde inddraget.

(B. a. Z. Nr. 209/2490. 's-Gravenhage 1936.)

1. Paa *Pamanoekan Rock* er paa c. $6^{\circ} 01',5$ S. $107^{\circ} 52',5$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 12^s , Blink 4^s , Mørke 8^s . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 9 Sm. Sort Fyrbaake.
2. Den sorte Lystønde c. 300 m N. for (1) er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 14/1001 1936.)

2565. Kina. Po-hai Bugt. Anduvningen til Munden af Li-tsin-ho (Yellow River). Grund.

(N. t. M. Nr. 197. Shanghai 1936.)

- En Grund med $1,8$ m Vand rapporteres at ligge paa $38^{\circ} 11' 45''$ N. $118^{\circ} 38' 15''$ E.

2566. Kina. Dairen Wan. Inner Channel. Vrag.

(N. t. M. Nr. 198. Shanghai 1936.)

Et Vrag, der er synligt over Vandet ved Lavvande, ligger sunket paa c. 38° 57' N. 121° 52' E., 0,205 Sm 167° fra *Kyubei da shi* Triangulationsmærke.

2567. Korea E.-Kyst. Chosan Wan. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1734. London 1936.)

Paa E.-Spidsen af *Castle Point* er paa c. 42° 17' N. 130° 39' E. tændt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 54 m. Synsvide: 11 Sm. Hvidt, firkantet Taarn paa Betonfundament. Fyret er ubevogtet.

2568. Sibirien. Eastern Bosphorus Stræde. Passage forbudt.

(N. t. M. Nr. 1771. London 1936.)

Det er forbudt at passere Løbet mellem *Tokarevski Spit* Fyr (c. 43° 04' N. 131° 50' E.) og *Bezimyanni Point*, c. 0,36 Sm S. for forannævnte Fyr.

2569. Japan. Houshu W.-Kyst. Nima. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1762. London 1936.)

Paa c. 35° 10' N. 132° 23' E., 1,6 Sm 219° fra *O Saki* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm. En hvidmalet, rund Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

2570. Japan. Osaka Bugt. Kobe. Luftfyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1733. London 1936.)

Paa c. 34° 41' N. 135° 12' E., 1,25 Sm 329° fra det røde Fyr med En-Formørkelser ved S.-Enden af N.-lige Bølgebryder, er tændt et Luftfyr, der viser afvekslende hvidt og rødt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 55 m. Synsvide: 19 Sm. Betontaarn.

2571. W.-Australien. Port Hedland NW. Undervandshindring.

(N. t. M. Nr. 1772. London 1936.)

En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 20° 11' S. 118° 17' E., 10,5 Sm 23° fra *Cape Thovin*.

2572. Australien. Victoria. Port Philip, West Channel. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1742. London 1936.)

1. Nedennævnte Tønder er udlagt i vedføjede Afstande og Retninger fra *West Channel Pile* Fyr, der er beliggende paa c. 38° 12' S. 144° 45' E.:

a. Rød Spidstønde No. 16 — 0,64 Sm 132°.

b. Rød Spidstønde No. 12 — 1,04 Sm 205°.

c. Sort Stumtønde No. 9 — 0,79 Sm 227°.

d. Rød Spidstønde No. 8 — 2,63 Sm 210°.

2. Pælebaakerne, der i Kortet er angivet at ligge i Nærheden af Tønderne No. 16, No. 12 og No. 9, er fjernede.

3. Pælebaaken c. 0,3 Sm NW. for *West Channel Pile* Fyr er fjernet.

2573. Stillehavet. Louisiade Øhav. Adèle Island E. Undervandshindring.

(N. t. M. Nr. 1773. London 1936.)

En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 11° 37' S. 155° 05' E., 40 Sm 104° fra E.-Spidsen af *Adèle Island*.

2574. Auckland Islands E. Banke.

(N. t. M. Nr. 1738. London 1936.)

E. for *Auckland Island* ligger en Banke. Dybden paa 49° 23' 18" S. 172° 05' 30" E. er 124,3 m og paa 49° 13' 06" S. 172° 00' 12" E. 137,1 m. Banken er ikke ordentlig undersøgt.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller Bogs Nr. *England:*
 R 483 A West Indies. — Trinidad island and Gulf of Paria.
 R 1481 Scotland. — River Tay.
 R 3214 Red Sea. — Porto Ibrahim and Thewfik.

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

2575. Danmark. Sndet. Køge Bugt. Jersie Strand. Vrag afmærket.
 Tæt E. for hvert af 3 Vrag ud for *Jersie Strand* er der i ca. 2 m Vand udlagt en Vragvager med 2 grønne Flag paa følgende Pladser:
 a. $55^{\circ} 31' 21''_{,0}$ N. $12^{\circ} 13' 49''_{,1}$ E. b. $55^{\circ} 31' 12''_{,0}$ N. $12^{\circ} 13' 44''_{,1}$ E.
 c. $55^{\circ} 31' 10''_{,0}$ N. $12^{\circ} 13' 41''_{,2}$ E.
 (Kort Nr. 210 og 278.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2576. Norge. Alnes Fyr. Lysvinkel forandres.
 (B. f. F. Nr. 27. Oslo 1936.)
 Den nuværende hvide Lysvinkel Nr. 6 mellem Pejlingerne 77° og 89° i *Alnes Fyr* paa c. $62^{\circ} 29'_{,4}$ N. $5^{\circ} 58'_{,5}$ E. forandres den 20. September d. A. til at vise rødt Lys med En-Formørkelser, Lys- og Mørkeperioder lige lange.

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

2577. (T). England S.-Kyst. Beachy Head S. Opmaalingsbaaker midlertidig udlagt.
 (N. t. M. Nr. 1776. London 1936.)
 Opmaalingsbaaker forsynet med et stort, sort eller kulørt Flag, er udlagt paa følgende Steder:
 a. $50^{\circ} 40' 00''$ N. $0^{\circ} 13' 00''$ E. d. $50^{\circ} 32' 30''$ N. $0^{\circ} 13' 00''$ E.
 b. $50^{\circ} 37' 30''$ N. $0^{\circ} 13' 00''$ E. e. $50^{\circ} 30' 00''$ N. $0^{\circ} 13' 00''$ E.
 c. $50^{\circ} 35' 00''$ N. $0^{\circ} 13' 00''$ E.
 Paa Baakerne (a), (b) og (c) vil der blive tændt et Fyr, der viser uregelmæssigt hvidt Et-Blink.
 Søfarende anmodes om at gaa godt uden om ovennævnte Baaker.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART






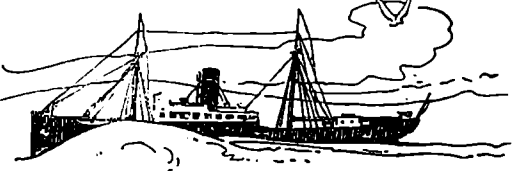

AKTIESELSKABET
NAKSKOV
SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
 OG
 REPARATIONER

★



FLYDEDOK
 FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

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' **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.



**Nybygninger
 Reparationer**

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
 Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANNETABLERET 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)
AALBORGLLOYD'S AGENT
Telefon: 4120 Statstelefon: 16 Telegram-Adr. »Maritime«

NØRRESUNDBY

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier) TELEGR.-ADR. »BERGSMITHS«
STATSTELEFON 13

ODENSE

CHR. CLEMMENSENINDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSETELEFON: 14 & 33 TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«
STATSTELEFON 33**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

FRIIS & FREDERIKSEN

SKIBSMÆGLERE

Indehavere:

O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. FriisTELEFON: 30 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«
(3 Ledninger) **ODENSE****Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur TELEGRAM-ADRESSE:
Telefoner 11 & 41 »HOVMAND«

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 - Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

CARL HASSAGER & COIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92 TELEGR.-ADR. "Hassager"
Statstelefon 17

FREDERICIA

JULIUS MORTENSENINDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT - BRITISH VICE-CONSULATE
(GRUNDLÆGT 1876)**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBINGTigr.-Adr.: Rederiet C. Clausen, Haderslev Telefoner:
„Skibs- mægleren“ Rute fart Rudkøbing - Kiel - Hamborg 169 - 173**AGENTUR:**„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København
De private Assurandører, København

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 39

TORS DAG 24. SEPTEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARKS HANDEL MED UDLANDET

Indførelsen har for August Maaned beløbet sig til 117 Mill. eller 7 Mill. Kr. mere end i Juli. Det skyldes det særlige Forhold med de ekstarordinære, hurtige Bevillinger paa Tyskland, som har bragt Importen fra dette Land op fra 25 Mill. Kr. i Juli til 38 Mill. i August.

Tallene for England og Tysklands Vedkommende var i Indførsel fra England i August 35,076,000 Kr. mod 34,602,000 i Fjor, og for hele Perioden Januar—August 343,914,000 mod 306,141,000 i Fjor. Udførslen til England 66,816,000 mod 69,183,000 i Fjor og for hele Perioden Januar—August: 491,242,000 mod 487,226,000 i Fjor. For Tysklands Vedkommende er Tallene: Indførsel fra Tyskland 38,499,000 i August mod 24,434,000 i August i Fjor. For hele Perioden Januar—August: 219,478,000 mod 178,006,000 Kr. Udførslen steg fra 13,550,000 i Aug. 1935 til 24,434,000 i Aug. i Aar, og for hele Perioden Januar—Aug. er den steget fra 123,742,000 til 183,909,000 Kr.

Imidlertid har den forløbne Maaned ogsaa eksportmæssigt stillet sig usædvanlig gunstigt, idet der er udført for 122 Mill. eller godt 3 Mill. mere end i Juli. Eksportoverskudet repræsenterer Beløb af 4,6 Mill. Kr.

De 8 Maaneder af Aaret, som Statistiken nu omfatter, har en samlet Import af 905 Mill. Kr. eller 54 Mill. mere end i samme Periode i Fjor. Eksporten er imidlertid forøget endnu mere, nemlig fra 823 til 901 Mill., eller med 78 Mill. Kr. Der er saaledes en balancemæssig Forbedring paa 24 Mill. — de 8 Maaneder i Fjor havde et Indførselsoverskud paa 28 Mill. Kr., medens det i Aar kun drejer sig om 4 Mill. eller gennemsnitlig $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. om Maaneden.

POURQUOI PAS?

Overalt i Danmark har den Ulykke, der har ramt den franske Marine ved at den højtansete Videnskabsmand, Grønlandsforskeren og Danmarks utrættelige Ven Dr. Jean Baptiste Charcot sammen med 38 af sine Landsmænd omkom, da Ekspeditionsskibet »Pourquoi pas?«, der gennem over en Menneskealder har været Dr. Charcots Operationsfelt, gik under i en Orkan ved Island. I København havde man glædet sig til omsider at faa Lejlighed til at sige Dr. Charcot Tak for den Indsats han havde gjort ikke blot i Grønlandsforskningen, men ogsaa derigennem, at han ved enhver Lejlighed erklærede Grønland sin Kærlighed, og ikke blot Grønland, men Danmark og alt dansk. Vi har mistet en trofast Ven i Dr. Charcot, og fra dansk Side har det da heller ikke manglet paa Anerkendelse overfor Frankrig af, hvor højt man her i Landet satte den Mand, der efterhaanden var blevet den største Autoritet, Grønland vedrørende.

DANMARKS KULKØB I TYSKLAND

Som Følge af de abnorme Forhold indenfor den Internationale Handel maa vi stillende være Vidner til en højst usædvanlig Ordning med Tyskland om Køb af Kul — foreløbig 600,000 Tons, maa-ske stigende til 800,000 Tons — Kul som dog først vil kunne aftages her i Løbet af 8—10 Aar! Men

Pengene skal falde straks, og der maa optages Laan i den Anledning. Alt for at skaffe det danske Landbrug visse Fordele i September og Oktober Maaned. Men hvordan saa i Fremtiden. Vi kan da ikke blive ved at købe op paa den Maade. Vort aarlige Kulforbrug er ca. 4 Mill. Tons. Af dette Kvantum er vi ved Overenskomst forpligtet at aflage 80 pCt. eller 3,200,000 Tons fra England. Vi er paa lignende Maade forpligtet at købe 300,000 Tons i Polen, og endelig har vi ved andre Overenskomster forpligtet os til at aflage visse Kvanta Kul fra Tyskland.

»Vor Kulkøbsfordeling« disponerer derfor kun frit over henimod 100,000 Tons om Aaret, og det er disse 100,000 Tons — eller rettere lidt mindre —, der nu købes for en længere Aarrække og betales til Tyskland paa Forhaand. Historien er saadan, at den ikke giver Molboernes berømte om at hente Storken inde i Kornmarken meget efter.

LUFTHAVNE

For forskellige Sider, bl. a. Købstadforeningen, har man med Henblik paa den nye Luftrute til Aalborg kritiseret Ideen at oprette Lufthavne rundt om i Danmark. Det hedder bl. a. i en Udtalelse fra Købstadforeningen:

»Store økonomiske Ofre maa der gøres for at tilfredsstille disse Krav (til lokale Flyvepladser), og ethvert Haab om rentabel Drift er jo dog paa Forhaand udelukket, ligesom det jo ogsaa vilde være urimeligt, at Staten ydede Tilskud.

Vort Land er for lille til at kunne bære en indenlandsk Trafikflyvning. Naar man paa $6\frac{1}{2}$ Time med Jernbanen kan rejse fra Landets største nordlige By til København eller sove Distancen enten pr. Hjul eller pr. Skib, behøver almindelige Mennesker ikke at flyve for at spare Tid. Saa travlt har vi ikke. Noget andet er, at det kan være ganske morsomt at opleve disse Luftrejser og se sit Land i Fugleperspektiv. Men de dermed forbundne Udgifter kan fornuftigvis ikke lægges over paa de kommunale Skatteydere. Udgifterne maa bæres af dem, der drager Nytte af Flyvningen — paa samme Maade som Automobilisterne afholder deres Andel af de Udgifter, der kommer dette Transportmiddel til Gode.»

SI VIS PACEM —

I den forløbne Uge har alle de fremtrædende Stats- overhoveder eller fremtrædende Mænd i det paa-gældende Land skiftevis forsikret Europa, at de vil Freden — og kun Freden. Det begyndte med Hitler i Nürnberg, siden fulgte Leon Blum i Frankrig og den sovjetrussiske Krigsminister. Ogsaa Italien og England har forkyndt det. Nu mangler vi blot Japan. Men — der tilføjes ogsaa, at for at sikre Freden maa man opruste. Det gamle latinske Ord: *Si vis pacem, para bellum* faar ny Gyldighed. Spørgsmaalet er, om det ikke er et meget, meget farligt Ordsprog.

Langt mere end noget andet skulde de Begivenheder, der i Øjeblikket linder Sted i Spanien, dog kunne virke som et memento. Skal Europa virkelig drives ind i den Art Myrderier, fordi de to Systemer ikke kan forliges? Disse to Systemer, der er som Ild og Vand, og som maaske kan holdes fra hinanden, naar det er forskellige Lande, de trives i, men

som indenfor samme Land uvægerligt vil medføre en Eksplosion.

HANDELSBALANCEN

Efterhaanden bliver Folk vel klar over, at Handelsbalancen over for Udlandet ikke er den eneste Faktor af Betydning i Bedømmelsen af vor hele finansielle Stilling. Hvis det var Tilfældet, var Resultaterne for 1936 gode nok.

Bruger man Tallene fra i Fjor som Grundlag, for de 4 sidste Maaneder et Indførselsoverskud paa i alt ca. 35 Mill. Kr., vil det kunne pege henimod, at 1936 skulde kunne ende med et Importoverskud paa omkring 40 Mill. Kr. mod i Fjor ca. 63 Mill. Kr. Man maa dog tage Forbehold overfor, hvad Tyskland-Aflalen kan bringe af Forskydninger.

De 8 Maaneder, for hvilke der foreligger Opgørelse, viser følgende Hovedlinier i Danmarks Samhandel med de vigtigste Lande.

Vor Import fra Tyskland er for de 8 Maaneder steget fra 178 Mill. Kr. i Fjor til ca. 219½ Mill. i Aar, vor Eksport til Tyskland steget fra 123,7 til 183,9 Mill. Kr. Vor Import fra England er steget fra 306,1 til 343,9 Mill. Kr., vor Eksport til England fra 487,2 til 491,2 Mill. Kr. Over for Norge er vor Handelsbalance stadig aktiv, med en Eksport paa 30,2 og en Import paa 23,2 Mill. Kr., men der er, sammenlignet med i Fjor, sket en vis Nivellering, med aftagende dansk Eksport og stigende Import. Over for Sverige er Balancen passiv, — en dansk Import paa 62,6 Mill. Kr. mod en Eksport paa 63,6 Mill. Kr. Over for Sovjetrusland er Balancen stadig passiv, — en Eksport paa knapt 5 Mill. Kr. mod en Import paa 23 Mill. Kr. Ganske tilsvarende er Forholdet over for U. S. A., — dansk Eksport paa 6,8 Mill. Kr., Import paa 50,6 Mill. Kr. Med Italien er Handelen endnu ikke kommen i Gang. Importen har i alle de 8 Maaneder kun været 0,7 Mill. Kr. mod i Fjor 5,8 Mill. Kr., Eksporten knapt ¼ Mill. Kr. mod i Fjor 4,8 Mill. Kr. Vor Eksport til Spanien i August havde en Værdi af — 2000 Kr.

Den samlede danske Eksport i de 8 Maaneder er, som nævnt, i Aar steget med ca. 80 Mill. Kr. Blandt de Forskydninger, der er medvirkende dertil, kan nævnes, at Eksportværdien er steget for levende Dyr fra 17,5 til knapt 50 Mill. Kr., for Smør, Mælk, Fløde og Ost fra 188,5 til 229,2 Mill. Kr., for Skibe fra 27,6 til 28,4 Mill. Kr., for Automobile, Maskiner osv. fra 37,4 til 45,7 Mill. Kr., foruden at der paa andre Omraader forekommer mindre Stigninger. Nedgang i Eksportværdien er der for bl. a. Flæsk, Kød og Slagteriprodukter fra 283,5 til 257,3 Mill. Kr., for Fisk fra 25,2 til 231 Mill. Kr., for Foderstoffer fra 14 til 12,5 Mill. Kr.

Inden for Importen, der jo ogsaa viser Stigning, er der sket bl. a. følgende Forskydninger: Importen af uformalet Korn er dalet fra 68,2 til 49,8 Mill. Kr., mens Importen af Foderstoffer er steget fra 47,2 til 63,1 Mill. Kr. Importen af Kolonialvarer er faldet fra 45,6 til 36,6 Mill. Kr. Importen af Spindestoffer er steget fra 16,1 til 20,4 Mill. Kr., Importen af Manufakturvarer fra 77—78 Mill. til godt 80 Mill. Kr., af Skind, Huder og lignende fra 16,9 til 20,7 Mill. Kr., af Talg, Olie osv. fra 55,2 til ca. 69 Mill. Kr., mens der for Trælast er en Nedgang fra ca. 42 til 38,5 Mill. Kr. Kul-, Kokes- og Benzin-Importen viser en Stigning fra 69,1 til 84,3 Mill. Kr., af Jern og Jernvarer fra godt 75 til godt 88 Mill. Kr., af Automobile, Maskiner og lignende fra 62,6 til 70,9 Mill. Kr. osv.

Medens saaledes Handelsbalancen har formet sig saaledes, at Restriktionerne over for Importen og de gunstige Prisforhold for Eksporten har bragt saa vidt Balance, som Tallene viser, er der det alvorlige Minus i Situationen, at vor valutamæssige Balance over for Udlandet, som Bankernes Maanedsbalancer viser, stadig er alt andet end tilfredsstillende.

FRAGTRATETALLET FOR AUGUST

Det danske Fragtratetal, der beregnes af det statiske Departement, steg fra 123,4 i Juli til 127,1 i August, altsaa en Stigning paa 3,7 Points. I Forhold til August Maaned 1935 er der Stigning paa omtrent 15 Points, idet Tallet da var 112,2. Beregner man Tallet med Aaret 1925 som Basisaar, vilde det for August være blevet 111, og heraf frengaar, at man skal helt tilbage til 1929 for at finde et højere dansk Fragtratetal.

Aaret 1931	gnstl.	100,0
August	1933	112,2
September	—	113,9
Oktober	—	125,3
November	—	126,4
December	—	126,7
Januar	1936	123,9
Februar	—	120,6
Marts	—	118,9
April	—	119,4
Maj	—	120,2
Juni	—	120,6
Juli	—	123,4
August	—	127,1

Den betydelige Stigning i det samlede Fragtratetal for August Maaned hidrører fra en Opgang af mere almindelig Karakter, idet de fleste Rater laa højere end i den foregaaende Maaned. Særligt betydelig har Stigningen været for Kulfragter til Spanien og Algier og for Timecharter i transatlantisk Fart. Trælastfragterne er derimod ikke steget, meddeler Departementet.

Den oplagte Damp- og Motorskibstonnage, som nu væsentlig bestaar af Reserveskibe og lign., androg ved September Maanedes Begyndelse 12 Skibe paa 23,000 Brutto Reg. Tons mod 14 Skibe paa 25,000 Br. Reg. Tons i August og 18 Skibe paa 29,000 Br. Reg. Tons i Juli.

HAVNEOVERSIGT

The Baltic and International Maritime Conference meddeler i sit sidste Cirkulære, at de større Importhavne i England staar overfor betydelige Ophobninger i Tiden fremover. Om Situationen meddeles, at i Hull var seks Skibe ventede til Victoria Dock indtil den 14. ds., og disse Skibe maatte regne med tre til syv Dages Tørn. Yderligere otte Skibe var ventede i Dagene fra 14. til 19. September. For disse Dage maa man regne med syv Dages Tørn, inden de kan komme til Losseplads. Desuden er flere Skibe paa Vej til Victoria Dock, saa Situationen efter al Sandsynlighed vil blive ret ugunstig for Rederne i September og et Stykke ind i Oktober. I Alexandra Dock mærkes Virkningerne af Proparbejderstrejken, og Situationen er ikke gunstig for Skibe med skaaret Trælast. Ophobningen der regnes dog ikke at blive saa langvarig som i Victoria Dock. I King George Dock kan man ikke mærke nogen Bedring i Ekspeditionen af propastede Skibe, som nu blokerer Dokken og maa ligge paa Tørn for Kajplads. Arbejdet gaar langsomt, og Skibenes Kapacitet kan kun udnyttes til omkring Halvdelen. Dette giver Conferencen Anledning til at opfordre Rederne til at kræve højere Rater for Propstaster til denne Havn.

Ved sidste Uges Begyndelse var Stillingen i Garston den, at 11 Skibe optog samtlige Kajpladser og ventedes at blive udlossede successivt til omkring den 26. September. Tre Skibe laa paa Tørn og fire paa Floden. Skønt Havnemyndighederne gør deres bedste for at give Skibene den hurtigst mulige Losning, bliver Ophobningen i Havnen værre og værre, og Skibe, som i en Tid fremover ankommer dertil med Trælast, maa derfor regne med betydelige Ophold.

Paa samme Tid meldtes fra Tyne, at i Blyth var to Kajpladser ledige og ingen Skibe under Losning

eller ventende. I Albert Edward Dock var fire Pladser ledige med tre Skibe under Losning og et ventende. I Tyne Dock var syv tilgængelige Pladser med syv Skibe under Losning og fem ventende.

I Ellesmere Port er opstaaet nye Vanskeligheder med deraf følgende Forsinkelser af Skibene. Et Skib, som ankom den 5. September om Morgen med 3100 Tons Træmasse, fik ikke Kajplads før den 11. September og ventedes først udlosset tidligst fire Dage senere.

Fra franske Havne meldes om nye Strejker og Uroligheder blandt alle Arbejderkatogier. Situationen skifter hurtigt, og Rederne opfordres derfor til, inden de slutter for Lastning eller Losning i franske Havne, at indhente telegrafiske Underretning om Situationen i de Havne, hvorom Forretningen drejer sig.

For tyske Havnes Vedkommende meldes om Ophobning i Stettin Havn. Et Skib ankom Onsdag den 9. September om Middagen til Stettin for at laste Kul til Gøteborg. Trods store Anstrengelser for at faa Skibet ekspederet, saaledes at det kunde begynde sin Losning som beregnet i Øteborg Mandag den 14. om Morgen, kom Skibet dog ikke til Kajen før Lørdag Aften. Efter at have modtaget denne Rapport fra Rederen, søgte Conferencen nærmere Oplysninger om Forholdene i Stettin og modtog herpaa til Svar, at Ophold er kun undtagelsesvis, og at Ekspeditionen

for det meste foregaar som sædvanlig paa denne Aarstid.

ATLANTERHAVSTRAFIKEN

I de første seks Maanedes af indeværende Aar har ialt 244.000 Passagerer krydset Atlanten fra Europa til Amerika og vice-versa. Det vil sige 19.000 mere end i det samme Tidsrum i Fjor. Denne Forøgelse gaar paa alle Klasser, omtrent 9000 paa Cabin-Klassen, 5000 paa Turist- og 5000 paa 3die Klasse.

Forskellige kendte Selskaber havde følgende Antal af Passagerbefordringer:

	1936	1935
Cunard White Star Line	26,6 pCl.	26,7 pCl.
Norddeutscher Lloyd	16,1 »	15,2 »
Compagnie Transatlantique ..	10,1 »	9,4 »
Canadian Pacific	9,9 »	10,4 »
Hamburg-Amerika Linien ..	9,4 »	9,7 »
United States Lines	9,4 »	9,3 »

Det skal blive interessant at se Tallene fra sidste Halvdel af Aaret, især i Betragtning af, at Cunard White Star Line satte »Queen Mary« ind i Drift i Juni Maaned i Aar, hvad der naturligvis vil afstedkomme visse Ændringer. Man ser, at »Normandie« har bidraget til en ikke uvæsentlig Stigning for Co. Transatlantique.

MEDDELELSER FRA DANSK SØFARTSKONFERENCEN I GENÈVE

I nærmeste Fremtid aabnes den tidligere omtalte internationale Søfartskonference i Genève, hvor det vigtigste Punkt paa Dagsordenen er Spørgsmaalet om Regulering af Arbejdstiden til Søs og Skibenes Behandling.

Det af Arbejdsbureauet i Genève udarbejdede *Konventions-Forslag* gaar ud paa, at Dæksfolk paa Skibe over 2500 Tons Brutto skal have 56 Timers Arbejde pr. Uge i Søen og paa Ankomst- og Afgangsdage, altsaa 3-Vagtsystem. Der forudsættes dog Adgang til eventuelt yderligere Maksimum 6 Timers Arbejde pr. Uge, men aldrig mere end 12 Timer pr. Døgn. For Skibe under 2500 Tons Brutto er det Vagt om Vagt. For Skibe over 700 Tons Brutto fastslaas, at Dæksfolkene i Søen ikke skal have over 8 Timers Arbejde pr. Dag, men der forudsættes Adgang til 2 Timer ekstra pr. Dag ved Ankomst og Afgang, dog ikke over 50 Timer pr. Uge. Endvidere foreslaas, at Tid for nødvendig Rengøring om Søndagen foreslaas fradraget i Ugens samlede Arbejdstid. Der kan dog gøres Undtagelser for Vagtmænd. Ved Ankomst til Havn kan Søvagten holdes gaende, forudsat at Afgang er beregnet til næste Dag.

For *Maskinfolkenes* Vedkommende foreslaas for Skibe over 700 Tons Brutto 8 Timers Arbejde med eventuelt Tillæg af 1 Time paa Ankomst- og Afgangsdage. Dagmænd i Maskinen skal arbejde 2 Timer ekstra ved Ankomst og Afgang.

For *Kahytspersonalet* paa Skibe over 700 Tons Brutto foreslaas i Søen 12 Timers Hvile pr. Døgn, inkluderet en Periode uden Afbrydelse paa 8 Timer. Paa Skibe over 2500 Tons Brutto foreslaas Maksimum 10 Timers Arbejde for Kahytspersonalets Arbejde for Officører og Mandskab. I Havn ikke over 8 Timers Arbejde pr. Dag, med mindre Landets Lov tillader det.

Overtid kan paalægges mod Betaling, men stadig Overtid tillades ikke. Ingen Person under 16 Aar tillades efter Forslaget at arbejde om Natten.

Den *Bemandingsskala*, som foreslaas indført, kræver blandt andet 2 Styrmande for Skibe mellem 700 og 2500 Tons Brutto, og 3 Styrmande for Skibe over 2500 Tons. Skibe over 700 Tons skal have 3 Mand paa Vagten paa Dæk. Skibe mellem 700 og 2500 Tons skal have 6 Dæksfolk, mellem 2500 og 6000 Tons 9 Dæksfolk og over 6000 Tons Brutto 12 Dæksfolk.

Bemandingsskalaen fastslaar, at der kræves et vist Antal voksne Folk, og med Udtrykket voksen forstås en Person, som er over 19 Aar og har 3 Aars Fartstid. For Skibe mellem 700 og 2500 Tons foreslaas 4 voksne Dæksfolk, for Skibe mellem 2500 og 6000 Tons 5 og for Skibe over 6000 Tons Brutto skal efter Forslaget have tilstrækkelig Maskinbesætning til at holde 3 Vagter.

DAMPKIBSREDERIFORENING

Den danske Delegation til Konferencen er udnævnt. Regeringens Repræsentanter bliver Ekspeditionssekretær Ove Nielsen fra Søfartsministeriet, der tillige er Delegationens Formand, og Skibsinspektør ved Statens Skibstilsyn, Kaptajn F. Grue. Arbejdsgivernes Repræsentant bliver Direktør E. Maegaard fra Dampskibsrederiforeningen og Arbejdernes Repræsentant Formanden for Sømandenes Forbund, C. Borgland. Som Raadgivere medfølger Kaptajn H. P. Hagelberg fra Skibsførerforeningen, Forretningsfører H. Kristiansen fra Styrmandsforeningen, Maskinmester K. A. Rasmussen fra Maskinmestrenes Forening, Kaptajn Th. Petersen, Sekretær i Dampskibsrederiforeningen, og G. Hegner, Formand for Søfyrbødernes Forbund.

Trafikken paa Reval.

Trafikken paa Estlands Havne er som Følge af den almindelige Forbedring i den økonomiske Situation i Landet steget. For Havnen Reval (Tallinn) foreligger følgende Tal for første Halvdel af Aaret 1936. Indgaaet var 1332 Skibe med 405,564 N.R.T., (deraf 622 Skibe med 366,328 N.R.T. i Udenlandsfart og 710 Skibe med 39,236 N.R.T. i Kysttrafik, mod 1213 Skibe med 359,230 N.R.T., (deraf 546 Skibe med 318,085 N.R.T. i Udenlandsfart og 667 Skibe med 41,145 N.R.T. i Kysttrafik i samme Tidsrum i Fjor. Ogsaa fra Juli viste Tallene en Bedring. Der indkom i Juli ialt 551 Skibe med 159,464 N.R.T., (deraf 181 Skibe med 140,141 N.R.T. i Udenlandsfart og 379 Skibe med 19,323 N.R.T. i Kysttrafik, mod 491 Skibe med 128,470 N.R.T., (deraf 178 Skibe med 101,777 N.R.T. i Udenlandsfart og 321 Skibe med 26,697 N.R.T. i Kysttrafik) i Juli 1935.

Havntrafikken paa Santos i 2. Kvarstal 1936.

Trafikken paa Santos i andet Kvarstal 1936 viste indgaaet 786 Skibe paa 2,423,390 Tons, udgaaet 771 Skibe paa 2,389,928 Tons. De fordelte sig paa forskellige Lande saaledes:

	Antal indgaaet		Antal udgaaet	
Brasilien	354	473,317	349	466,180
Storbritannien..	124	540,017	122	534,173
Tyskland	49	288,641	47	282,007
Italien	29	261,593	29	261,591
U. S. A.	51	237,092	50	234,379
Frankrig	29	167,789	29	167,789
Norge	41	123,143	40	120,997

Losning til Lægtene i brasilianske Havne

Fra Rio meddeles:

Finansministeriet har udsendt et Cirkulære til Landets Toldinspektører, hvor det paalægges dem at iagttage, at

Varer, som af en eller anden Grund losses fra Skib i Lægters, blot skal forblive i disse saa længe som Skibet, der førte Varerne, henligger ved Kajen. Videre skal det paases, at Lægterne med Varerne — saa snart Skibet lægger til — bliver taget ind til den Kajplads som Skibet forlod, eller i Nærheden, saafremt der er Plads, for at Varerne straks kan blive opløst og overgivet i Havneselskabets — eller saafremt et saadant ikke findes paa Stedet — Lagerformandens Varetægt.

Bestemmelsen om, at Lægterne straks skal ind til Kaj, efter at Skibet, som førte Varerne lægger ud, vil formentlig væsentlig berøre de større Passagerskibe, som særlig har Brug for hurtig Losning og derfor benytter Lægtere. Den nye Bestemmelse kan paafore Skibene forøgede Udgifter, ved at man kan blive tvunget til Overarbejde for at faa Lægterne lossat, hvis det sker, at Skibet forlader Kajen saa sent paa Dagen, at Lossearbejdet ikke kan blive udført i den ordinære Arbejdstid.

Forhøjelse af Fragterne mellem Japan og hollandsk Indien.

Fra Java-Fragtkonferencen, der nu kun omfatter det japanske Rederi Nanio Kaiun Kaiska og Java—Kina—Ja-

pan Linien, er det, efter at Enighed er opnaaet mellem de to Rederier, blevet berettet, at Fragterne fra Japan til hollandsk Indien fra 1. November vil blive forhøjet, og Forhøjelserne vil for Farten til Havnen paa Java og til Makassa beløbe sig til 30 pCt., til Padang til ca. 10 pCt. De nye Fragsatsler til Palembang er endnu ikke fastsatte, men vil blive bekendtgjort i Løbet af kort Tid. I Cirkulæreskrivelsen nævnes det, at en fuldstændig Tarif vil blive opstillet og straks efter Udarbejdelsen blive videresendt.

Antwerpen—Østen

The Holland-British India Line aabnede den 23. August med Afsejlingen af D/S *Atnerk* fra Antwerpen en direkte maanedlig Rute mellem denne Havn og Havnene Kathiavar, Port Otha, Kundla, Navalakhi, Bedi Bunder og Bhavnagar.

Losse- og Lastepreiser i italienske Havne

Firmaet Hugo Trumpy, Genua, meddeler, at Stuver-tariffen for Genua og Savona fra 1. Sept. er forhøjet med 8 pCt. Samtidig oplyses, at man kan vente lignende Stigning i andre italienske Havne.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Kong Georg V.«

Endnu figurerer Nybygningen, til hvilken først i November Kolen skal lægges hos Skibbygningsfirmaet Browns, Clydebank, kun med Navnet Byggenummer 552, dog ved man nu saa godt som sikkert, at dette Søsterskib til Queen Mary vil faa Navnet »Kong Georg V.«. Endnu Maaneder før Kølen bliver lagt og omtrent 4 Aar før Skibet er færdig, indløber der allerede Bestillinger til Cunard Line paa den første Rejse med Kæmpeskibet. Blandt de 50 hidtil anmeldte Passagerer er der adskillige, hvem det ikke lykkedes at komme med paa »Queen Mary's første Rejse. Rederiet har oprettet en foreløbig Ekspektanceliste, og alt foregaar efter det Motto: Den der kommer først, bliver først betjent. Da Planerne for Nybygningen endnu ikke er trykt, har man kun rent foreløbige Skitser over Kalytternes Beliggenhed o. s. v.

Nyt Motorskib for Finland-Nordamerika Tjenesten.

Paa Øresundsværftet i Landskrona løb den 12. September et af Rederiet J. Thordén i Helsingfors bestilt Motorskib af Stablen. Skibet er bestemt til regelmæssig Fragtfart mellem Finland og Nordamerika og forsynes desuden med et mindre Antal Kalytter til 1. Klasses Passagerer. Skibet blev paa 5,500 Tons og skal kunne løbe 14 Knob. Det faar Navnet »Johanna Thordén«.

Hvalfangst fra Chile.

Man vil nu ogsaa i Chile drive Hvalfangst i større Stil. »Compania Industrial« har i Valdivia erhvervet sig to Skibe til Hvalfangst, og de er gaaet i Tjenesten under Navnene »Indus III« og »Indus IV«. Med disse Nyerhvervelser raader Selskabet over fem Hvalfangere.

Rekordrejse paa Strækningen England—Sydafrika.

Selv om man ikke naaede det Maal, der var opstillet med en Rekordtid af 13 Dage 6 Timer, saa har dog Motorskibet »Stirling Castle« sat en ny Rekord med 13 Dage 9 Timer 6 Minutter for Strækningen England—Sydafrika. Siden Aaret 1877 har der været følgende Rekordindehavere paa denne Strækning:

1877: Damperen »German« 19 Dage, 8 Timer, 30 Minutter.

1880: Damperen »Orient« 17 Dage, 21 Timer, 0 Minutter.

1891: »Dunnottar Castle« 16 Dage, 22 Timer, 52 Minutter.

1893: »Scot« 14 Dage, 18 Timer, 57 Minutter.

1936: Motorskibet »Stirling Castle« 13 Dage, 9 Timer, 6 Minutter.

Taagen generede Skibsfarten stærkt

Den tætte Taage, der forleden Nat herskede over de danske Farvande, var Skyld i, at flere Ruleskibe kom ind til København med fra 1/2 til 1 Times Forsinkelser.

Allerede ved Midnatstid laa Taagen tæt over Sundet, og den lettede ikke før Søndag Formiddag ved 11-Tiden. Fra Kysten observerede man, at et Skib var løbet paa Sydsiden af Middelgrunden, det var Motorpaketten »H. C. Andersen«, der tidlig om Aftenen var sejlet fra København bestemt til Nakskov med Stykgodsladning. — Svitzers »Bien« gik straks efter ud til det grundslødte Skib for at yde Assistance.

»H. C. Andersen«, som tilhører Skibsreder H. C. Carlsson, København, og som gaar i fast Rutefart mellem København og Nakskov og København og Odense, er paa 165 Tons og bygget 1922 paa Frederikssund Skiisværft

under Navnet »Mathilde«, og det har senere haft Navnet »Pacific«.

1 1/2 Million-Færge til Larvik-Ruten

Planerne om en Færgeforbindelse mellem Larvik og Frederikshavn antager nu faste Former. Skibsinspektør Olsen, Assens, der har udarbejdet Tegningerne til Hundested-Færgerne, har udarbejdet Projekt til en ny stor Færge paa Norgesruten. Skibsinspektøren opholder sig i den Anledning i Aalborg, hvor han forhandler med Aalborg Skibsværft om Bygning af Skibet. Man venter, at der vil blive skrevet Kontrakt i næste Uge.

Færgen skal kunne løbe 15 Knob og faar Plads til 70 Biler og 600 Passagerer, ligesom der bliver 200 Køjepladser. Den skal forsynes med en 2,800 H.K.-Motor og kommer til at koste 1 1/2 Mill. Kr. — Turen mellem Norge og Jylland skal kunne gøres paa 7 Timer.

Man vente, at Baaden kan indsættes i Ruten allerede 1. Juni næste Aar.

Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri

Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri har nedskrevet Aktiekapitalen med 300,000 Kroner uden Udbetaling til Aktionærerne. Samtidig er Kapitalen udvidet med et tilsvarende Beløb, dels ved kontant Indbetaling, dels ved Konvertering af Gæld.

Selskabets Aktiekapital udgør herefter 500,000 Kroner.

J. Lauritzens Nybygninger

I den nærmeste Fremtid forestaar to Prøveture og en Stabelafløbning for tre af de mange Nybygninger til J. Lauritzens Rederi. Den første af Prøveturene finder Sted fra Helsingør Skibsværft den 25. September og gælder Damperen »Linda«, et lille Skib paa 1,500 Tons d.w., som Rederiet har bestilt som Forsøgstype.

Den 30. September er der fra Nakskov Skibsværft Prøvetur paa Frugt-Motorskibet »Brazilenn Reefer«, der tilhører Typen paa ca. 2,400 Tons d.w. Den 3. Oktober er der fra samme Værft Stabelafløbning paa et af de større og hurtigere Frugtskibe »American Reefer«, der bliver paa ca. 3,000 Tons d.w.

Statsbanernes nye Motorfærge

Statsbanernes nye Motorfærge »Freja«, der skal sejle paa Storebælts-Overfarten og tillige fungere som Reserve-skib paa Aarhus—Kalundborg-Overfarten, har været paa teknisk Prøvetur til Aarhus. Færgen havde i Forvejen været i Kalundborg og Koldby Havne. Færgen gjorde en Fart paa indtil 15 1/2 Knob, og det bliver en virkelig smuk og tidssvarende Færge.

Ruten Kristiansand—Hirtshals

Forskellige Rigsdagsmænd o. a. opholder sig for Tiden i Norge i deres Egenskab af Medlemmer af den officielle dansk-norske Færgekommité. Paa Spørgsnaalet om, hvilke Forventninger man fra dansk Side stiller til Færgeruten fra Kristiansand til Hirtshals, svarer Bureauchef Lauesgaard: »Der er ikke Tvivl om, at denne hurtige Forbindelse mellem Norge og Danmark vil betyde en vigtig Forøgelse i Rejsesamkvæmmet mellem de to Lande, naaske mest fra vor Side. Hvis der indsættes en ny, moderne Baad, vil det gaa her, som det er gaaet paa Frederikshavn—Gøteborg-Ruten, at Trafikken vil blive forøget voldsomt.«

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Forholdene paa Fragtmarkedet er stadig tilfredsstillende. Rateniveauet er fast, og Forretningernes Antal stigende, til Trods for at der i mange Trades forefindes en akut Tonnagemangel, specielt af tidlige Baade.

Det er som sædvanligt Kornmarkederne, der spiller første Violin. River Plate er igen meget aktiv, og for Oktober Positioner er betalt helt op til 2/9d. pr. Ton over Minimalraten, Okt./Novbr. er en Præmie paa omkring 1/- à 1/6d. pr. Ton værd, og ren Novbr. Tonnage har faaet 6d. à 1/- over Minimalraten. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er der ogsaa noget mere Forretning. Befragternes Idé er omkring 24/6d. Up River/U. S. Atlantic, Oktober, senere Positioner 1/- mindre. Fra Australien har Tramp Shipping Committee forhøjet Minimalraten med 1/3d. pr. Ton, men selv ikke den forhøjede Rate frister Rederne, som holder ud for 9d. à 1/- mere. Der er livlig Efterspørgsel for enhver Position helt hen til 28. Febr. cancelling, men Afslutningernes Antal er ringe paa Grund af Redernes Reservation.

Af de sekundære Kornmarkeder har Montreal igen optaget Befartningerne paa Basis af Minimalraterne, hovedsagelig til Vestitalien, hvorimod Efterspørgslen til U.K./Cont. er forsvindende. Donau er stadig meget fast med 19/- betalt for Sept. Tonnage til Antwerpen direkte, ligesom en Række Oktober Baade er sluttede til U.K. til omkring 19/6d. à 20/- med Rotterdam eller Antwerpen til 6d. mindre. Russerne viser stadig ingen Interesse for Korntonnage fra Sortehavet.

Northern Range er uforandret livløst, selv om der for de enkelte Ordre, der noteres, gør sig en noget bedre Tendens gældende. Scrapjern til U.K. indikerer f. Eks. omkring 14/- à 15/- beroende paa Størrelse, Position, Last- og Losschavne. Canadisk Deals ligger paa mellem 55/- og 60/- afhængig af Størrelse, Last- og Losschavne.

Fra Chile er Befragterne helt gaaet bort fra at dække deres Behov paa Rejsebasis. Det vilde ellers være interessant at se, hvad de under de nuværende Forhold maatte betale for Tonnagen.

Nordpacific er meget fast for fio. Forretning fra British Columbia til U.K. - Flere store Baade er sluttede til 25/6d. for Oktober og 24/6d. for November Lastning, men Raten ligger nu nærmere omkring 26/6d. for Okt. og 25/6d. for Novbr. og senere. I Transpacific Farten er Efterspørgslen desværre stadig ringe, men heldigvis aflaster Aktiviteten til U.K. Markedet for en Del Tonnage, og Rateniveauet er derfor fuldt opretholdt. For 400.000 Cbft. Baad noteres £4,600:— fio. fra Cooks Bay til Shanghai—Nanking/Pukow. British Columbia/Australien ligger uforandret paa omkring 22/- per 100 Balefod, og til Sydafrika noteres \$14:— per Mille, Okt./Novbr., ligesom flere Baade, bl. a. 515,000 Cbft. Balebaade er sluttede paa fio. Basis til omkring 40/- per 100 Balefod, fio.

I Østens og Indiens Markeder er Tendensen meget fast. Soyabønner er ikke meget aktiv. Græsk Oktober Baade sluttedes til 26/- Basis Rotterdam eller Hamburg, men bedre Tonnage forlanger og kan faa noget mere. For skandinavisk Dieselskib, Novbr. Lastning, indikeres f. Eks. 27/6d., men Redernes Idé ligger gennemgaaende noget højere.

Saigon Ris er meget fast. Novbr. Tonnage er sluttet til 29/3d. via Cape, hvilket kan gentages og maaske forbedres. Kul fra Port Redon har ogsaa maattet sætte Raten i Vejret. Sidste Slutning var 24/- via Cape til fransk Atlanterhavshavn.

Madraskysten noterer 30/- for Kerner til U.K./Kont., Okt./Novbr./Decbr., og fra Karachi er sluttet Tonnage for Hvede til 26/3d., Okt.

Det australske Kornmarked har vi tidligere omtalt. Iøvrigt er der fra Australien sluttet Sukker fra Queensland til U.K. til 29/-, for Zinconcentrate fra Port Pirie til U.K. til 27/6d. Ore fra Whyalla noterer 8/6d. til Japan og \$4.40 til Baltimore uden at finde Reflekteranter.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene ogsaa tilfredsstillende. I Sortehavet er der kun lidt Tonnage disponibel. Russerne har maattet betale 18/6 for Erts fra Poti til Mobile og søger stadig uden Held Tonnage for Erts til USNH. til 16/6d., ligesom de ogsaa har en Ordre for Kul fra Mariupol til USNH., for hvilken de noterer 13/6d.

Middelhavet er meget fast, men paa Grund af de stærkt varierende Betingelser for disse Forretninger, er det umuligt at nævne nogen Gennemsnitsrate, hvorfor vi vil nøjes med at nævne et Par enkelte af de sidste Afslutninger. Bougie/Middlebro 9/9d. Sept., Huelva/Sluiskil 10/- for 7,800 Tonner, og Huelva/Antwerpen 12/6d. for 4,000 Tonner.

Trælastmarkederne ligger noget fastere, idet Niveauet i det store og hele nu ligger over Minimumsraterne.

I Kulfarten fra England til Danmark er Tendensen ogsaa fastere. For 3,000 Tonner noteres nu omkring 4/9d. à 4/10¹/₂d. med hurtig Losning.

Paa Timechartermarkedet er det mest bemærkelsesværdige den meget stærke Efterspørgsel, der findes for moderne Dieseltonnage. Befragterne maa aabenbart have Tiltro til Fremtiden, da de nu er villige til at tage Tonnagen for helt op til 24 Maaneder. Af Slutninger skal nævnes 7,800 Tonner til 4/7¹/₂d. for 12 Maaneder, hvilket kan gentages for Okt. til Decbr. Levering.

I Vestindia Markedet ligger Raten stadig omkring \$15 for Baade paa mellem 4,000 og 5,000 Tons. Trip across er sluttet for 8,100 Tonner til \$1.40, Levering USNH. Tilbagelevering U.K./Cont., og for 2,500 Tonner til \$2.80, samme Levering og Tilbagelevering. Mellemløstrelser i Forhold hertil.

»Frederik VIII« solgt til Ophugning

Skandinavien—Amerika-Liniens sidste Skib »Frederik VIII« er blevet solgt og skal ende sin næsten 25-aarige Levetid ved et engelsk Ophugningsværft. Efter en Række Forhandlinger har Det Forenede Dampskibs-Selskab afhændet »Frederik VIII« til Ophugningsfirmaet Hughes Bolckow Shipbreaking Co. Ltd. i Blyth, samme Firma, som i sin Tid købte de to Amerikadampere »Hellig Olav« og »Oscar II«. Salgssummen er godt 600,000 Kroner.

»Frederik VIII« er bygget ved Vulcan Werke i Stettin i 1913 og var med sine ca. 12,000 Brutto Tons en stor moderne Atlanterhavsbåd, da den i 1914 blev sat ind i Ruten København—New York, men Skibsteknikken gik jo frem med Kæmpeskridt, og i de senere Aar kneb det med

at klare sig i Konkurrencen med de nye hurtigtgaaende Liners.

Storsejler-Ophugning

Endnu en af de gamle P-Linere er ved at forsvinde fra Havel. Kaptajn Gustaf Erikson forhandler for Tiden om Salg af Firemastbarken »Ponape«. »Ponape« er paa 2,300 Brutto Tons og bygget i Genua i 1903.

Forhandlingerne om Salg af Skibet føres med Firmaet Libau Tørdok i Libau.

Tre af Kaptajn Eriksons Kornsejlere — »Pommern«, »Passat« og »Pamir« — afgik i Lørdags fra Mariehamn paa Udrejsen til Australien. Paa næste Lørdag afgaar »L'Avenir« og den gamle danske »Viking«, og endelig den 3. Oktober afgaar »Moshulu« og »Penang«.

I ¾ Aar har Skibet været oplagt, og inden længe gaar Turen over Nordsoen for sidste Gang. Det skal afleveres i Blyth senest den 1. December, men det er endnu ikke bestemt, om Skibet vil gaa derover under egen Damp, eller om det skal hugseres.

Det er muligt, at den danske Reder *I. Lauritzen* erhverver en af Sejlerne til Skoleskib.

»Dronning Alexandrine« kollideret med Fiskekutter ved Island

Det forenede Dampskibsselskab meddeler, at Rutebaaden »Dronning Alexandrine« 3 Somil Nord for Siglufjord paa Island, da den var under Vejs til en Fiskekutter, som var i Nød og havde tilkaldt Hjælp, kolliderede med en anden Fiskekutter, som sank. To Mand af Fiskekutterens Besætning omkom, men de øvrige 5 Mand blev hjertget om Bord paa »Dronning Alexandrine«.

Det kan endnu ikke meddeles, hvilken Nationalitet den sunkne Fiskekutter er af.

Over Bord fra en Fiskekutter

En 19-årig Fiskemedhjælper, Søren Rolfskov Christensen, faldt forleden over Bord fra Aarhus-Fiskekutteren »Lillien«, der laa 12 Sømil Nord for Gilleleje.

Ulykken skete, da den unge Mand var ved at rense Fisk, og Skipperen var i det Øjeblik nede for at se til Motoren.

1 Mill. Kr. til nye Klipfiskemarkeder

Gennem de sidste Dage har der mellem en Delegation fra Færøerne og den danske Regering været fort en Række Forhandlinger med det Formaal at lindre de Vanskeligheder, der efterhaanden har meldt sig for Afsætningen af den færøske Klipfisk.

Forhandlingerne sluttede i Gaar. Regeringen har lovet at yde 1 Mill. Kr. til Støtte for Oparbejdelse af nye Markeder for den færøske Klipfisk.

Islands Udenrigshandel

Den 1. September androg Importen til Island 26,5 Mill. mod 30,2 Mill. Kr. paa samme Tid i Fjor, Eksporten 26,1 Mill. Kr. mod 23,4 Mill. Kr. paa samme Tid i Fjor.

Pr. samme Dato udgjorde Fiskelagrene 22,982 Tons mod 35,034 Tons paa samme Tid i Fjor.

Hanstholm Havn

De Forventninger, der har været knyttet til den nyanlagte Havn ved Hanstholm, synes heldigvis at holde Stik. Mange har anset det for umuligt, at Skibe kunde anløbe denne Havn i Stormvejr, men heldigvis er dette ikke Tilfældet.

Damper købt til Danmark fra Norge

Skibsreder Clausen, Haderslev, har i disse Dage i Norge købt en Damper paa ca. 1000 Tons. Dens fremtidige Navn bliver »Dagmar Clausen«.

Damperen kommer en af de nærmeste Dage til Svendborg for at blive synet og indregistreret under dansk Flag.

»Dannebrog« paa Hjemvejen

Thulestationen meddeler Fredag: M.S. »Dannebrog«, der paa Grund af Motorskade har ligget i Julianehaab i 14 Dage, er Torsdag Eftermiddag afsejlet derfra for hjemgaaende, medtagende Ekspeditioner og Passagerer fra Thuledistriktet med Undtagelse af Magister Finn Salomonsens Ekspedition, der er hjemrejsl med »Hans Egede«.

Lodserierne i Aalborg og Hals.

Lodsformand Vange ved Aalborg Lodseri trækker sig tilbage fra 1. November, og nu er som hans Efterfølger udnævnt Lods Gustav Thostrop, Nørre-Sundby. Den nye Lodsformand er kendt som Deltager i Mylius Erichsens Danmarksekspedition og senere som Deltager i Undsætningsekspeditionen til Nanoks Fangstmænd.

Til den afgaaende Lodsformand Antonius Hansens Efterfølger ved Hals Lodseri er udnævnt Lods Arnold Hansen, der siden 1916 har været Lods dér, afbrudt af Tjenesten som Minelods i Storebælt i Krigsaarene.

Esbjerg Redningsbaad bjerger 5 Mand.

Esbjerg Redningsbaad har forleden Nat bjerget fem Mand fra Motorgaleasen »Emanuel« af Hamborg, der var strandet paa Sydenden af Søren Bovbjergs Knob. »Emanuel« er paa Rejse fra Bremen til Ringkøbing, og da Strandingen blev meldt, gik saavel Esbjerg Redningsbaad som Redningsdamperen »Vesterhavet« ud til Assistance. Redningsbaaden fik hele Besætningen — fem Mand — ombord og bragte dem ind til Esbjerg.

Søfolk fra »Nora Mærks« bestjaalet

Medens »Nora Mærsk« efter Brunden ved Filippinerne stadig ligger i Dok i Hongkong og venter paa sin Domkondemnering eller Reparation, er 5 Mand af Skibets Besætning vendt hjem til København med Damper via Shanghai og Dairen og derfra med Tog gennem Manchuriet, Sibirien og Rusland.

De fire af Søfolkene har haft en ubehagelig Oplevelse paa Rejsen, idet de paa Damperen fra Shanghai er blevet bestjaalet for de Tærepenge, de havde til Hjemrejsen. De fire bestjaalne sov i samme Kammer, mens den femte sov i et andet og reddede derved sine Penge.

Efter noget Besvær med de japanske Myndigheder naaede de danske Søfolk til Harbin, hvor den danske Konsul maatte forstrække dem med nye Tærepenge.

Orlogsgast død i Jacobshavn

Desværre har »Heindal« haft et Dødsfald mellem de værnepligtige. En ung Mand, der var indlagt paa Jakobshavns Sygehus for et brækket Ben, fik et Anfald af Tyfus og døde for 3 Dage siden. Den unge Mand, der er Søn af Lokomotivfører Klausen i Fredericia, vil blive begravet her, idet Liget vil blive sendt med et af Handelens Skibe.

København—Færø-Ruten.

Det færøske Dampskibsselskab har udsendt Fartplanen for Dampskibsselskabet »Tjaldur«s Vinterfart mellem København og Færøerne i Tiden September 1936 og Marts 1937.

Det fremgaar heraf, at »Tjaldur« er afsejlet fra Thors-havn den 21. med Ankomst til København den 24. September. »Tjaldur« afgaar derefter fra København den 2. og 23. Oktober, 13. November, 9. December, 8. Januar, 29. Januar, 19. Februar og 12. Marts. Afgangstiden fra København er Klokken 10 Formiddag.

Hannevigsagen.

Hannevigsagen — den norske Skibsreder Christoffer Hannevig Sag mod U. S. A. — synes nu omsider at skulle blive fremmel af de norske Myndigheder, saaledes at den nu snart 20 Aar gamle Erstatningssag faar en tilfredsstillende Ordning. Det amerikanske Udenrigsdepartement har nu faaet tilstillet Noten, der resumeres i følgende Punkter:

1. Erstatning med Renter for de Skibsbygningskontrakter, som Hr. Hannevig var Ejer af i August 1917.

2. Krav om Refusion med Renter af det Beløb paa 3,877,182,55 Dollar, som Hannevig som dokumenteret efter direkte Anmodning fra U. S. S. B. Emergency Fleet Corporation at have udredet forskudsvis til Pusey Jones Co. for at paaskynde Skibsbygningen for den amerikanske Regerings Regning.

3. Retfærdig Erstatning for Pusey Jones Co., Wilmington, Pennsylvania Shipbuilding Co., Gloucester, og New Jersey Shipbuilding Co., Gloucester. Hvis der ikke var nogen paavist Markedsværdi over de nævnte Skibsværfter i 1917, vil den norske Regering foreslaa, at Erstatningen bygges paa Produktionsomkostningerne 3. August 1917.

4. Erstatning for al Skade, som direkte eller indirekte er paaført Hannevig som Følge af, at De Forenede Stater ikke i rette Tid betalte ham eller hans Selskaber retfærdig Erstatning.

Noten konkluderer med den norske Regerings Ønsker om at bringe Sagen ind for Hang-Domstolen, hvis det skulde være nødvendigt at prøve Kravet ved international Voldgift i Overensstemmelse med den norsk-amerikanske Traktat af 20. Februar 1929.

Det samlede Erstatningsbeløb er ikke nærmere angivet. Sandsynligvis vil det dreje sig om 30—40 Mill. Dollars, — Hannevig opgiver selv sine Krav til 50 Mill. Dollars, — 200 Mill. Kroner i norske Penge.

Stormen kræver 6 islandske Sømænds Liv

Der indløber efterhaanden Indberetninger om mange Skader, der er foraarsaget Stormnatten til Onsdag. Stormen vides nu at have krævet 6 islandske Sømænds Liv. Bl. a. er en Baad med 3 Mænd forlist ved Bildual ved Siglufjord.

Man frygtede for en Katastrofe ved Nordlandet, men der savnes nu kun en Baad med 7 Mands Besætning.

Ved Vestfjordene er anrettet helydelig Skade. Skibe, som laa i Havnen, er havarerede, og Huse er blevet beskadiget.

Man mindes ikke at have haft saa voldsom en Storm siden 1901.

»Lingard« frifundet

Rederiaktiebolaget Svea's Krav paa ca. 1/2 Million Kr. i Erstatning af Marichamn-Sejleren »Lingard« i Anledning af Kollisionen i November sidste Aar er afvist af Gøteborg Sørret. I Dommen udtales, at Retten mener, at »Lingard«s Lanterner burde have kunnet observeres fra »Gerde«, og at de Forhold, som herskede lige for Kollisionen, ikke har været af den Karakter, at »Lingard« var forpligtet til at forandre Kurs. Det er heller ikke — heder det i Dommen — paavist, at Sammenstødet skyldes vagthavende paa »Lingard«.

Kapitaludvidelse i »Torm«

Dampskibsselskabet »Torm« agter at udvide Aktiekapitalen. Der er indkaldt til en ekstraordinær Generalfor-

samling Tirsdag den 29. September med følgende Dagsorden: Forslag fra Bestyrelsen om Forhøjelse af Aktiekapitalen fra 2 til 4 Millioner Kr.

Selskabets Aktiekapital var ved Starten 190,000 Kr., der efterhaanden udvidedes til 1,100,000 Kr. I 1916 fordobledes Kapitalen med 1,100,000 Kr. Friaktier, og i 1919 foretoges en Udvidelse med 2,2 Millioner, hvorved Kapitalen blev bragt op paa 4,4 Millioner Kr. Efter at Selskabet havde erhvervet 1,7 Millioner Kr. egne Aktier til Kurs 280 pCt., vedtog Generalforsamlingen i April 1923 til samme Kurs at indløse de Aktionærer, som fremsatte Anmodning derom, og i Henhold hertil erhvervede Selskabet yderligere 700,000 Kr. egne Aktier, hvorefter Kapitalen i Oktober 1923 blev nedskrevet til de nuværende 2 Millioner Kr.

Selskabet har i de senere Aar faaet en Række Nyhninger, deriblandt Dieselmotorskibe samt moderne Dampere med Koleanlæg.

Jomfrurejse

Den nybyggede Dampere »Awater« har tilbagelagt sin Jomfrurejse fra England til New Zealand paa 28 Dage, 6 Timer 33 Minutter og derved opnaaet en Gennemsnitsfart af 17,06 Knob, skønt kun 3 af de 6 Kedler var i Brug.

10 pCt. mere Bacon til England?

En Deputation fra den store engelske en gros Handelsorganisation har rettet Henvendelse til Handelsministeriet om Baconsituationen. Deputationen har anmodet om, at den samlede aarlige Bacontilførsel til Engalnd maa blive forhøjet med 10 pCt. eller til 12 Mill. ctw. i Stedet for 10,6 Mill.

I begge disse Tal er den engelske Baconindustris Leverancer indbefattet.

Ø. P. giver 12 pCt. i Udbytte

Aktieselskabet Østasiatisk Industri- og Plantagekompagni har holdt Generalforsamling.

Forpagter Sonne oplyste i sin Beretning, at de to sidste Regnskabsaar har givet meget nær samme Nettooverskud, nemlig 2,85 Mill. Kr. for 1935—36 og 2,81 Mill. Kr. for 1934—35. Dette er det største Overskud i de sidste 10 Aar. Der foreslaas udbetalt 12 pCt. i Udbytte, hvilket svarer til 9 pCt. af den oprindelige — i 1932 nedskrevne — Aktiekapital.

Ved Udbetaling af denne Dividende vil Selskabet som Gennemsnit af de sidste 7 Aar have udbetalt en aarlig Dividende svarende til 5 pCt. af den oprindelige Aktiekapital, medens den tilsvarende Gennemsnitsdividende for de forudgaende 13 Aar var 15,9 pCt.

Dampskibsselskabet »Draco«

Dampskibsselskabet »Draco« har udvidet Aktiekapitalen med 65,000 Kroner til 160,000 Kroner.

POSITIONSLISTE PR. 22. SEPTEMBER 1936

A

s.s. *Aalborg* ank. Goole 21.9.
s.s. *Aarø*, Thomsen, ank. Danzig 12.9.
s.s. *Aase* ank. Helsingør 13.9. for Reparation.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Istanbul 12.9. til Gøteborg.
s.s. *Absalon* afg. Jacobstad 14.9. til Grangemouth.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. Suez 20. ds. hjg.
s.s. *Agnete* ank. Rouen 11.9.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Cardiff 16.9.
s.s. *Alabama*, ank. Oslo 13.9.
s.s. *Alexandra*, afg. Esbjerg 22.9. til Grimsby.
s.s. *Algarve*, ank. Casablanca 15.9.
s.s. *Alice* ank. Sunderland 17.9.
m.s. *Almena* pass. Dunnet Hd. 17.9.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. London 21. ds. udg.
s.s. *Alssund*, Clemmen Nielsen, ank. Utansjø 20.9.
s.s. *Amalienborg* ank. Kalundborg 19.9.
m.s. *Amerika*, J. Borch, afg. San Francisco 18. ds. for Panama Kanal hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 10.9. til Gibraltar.
s.s. *Anna* ank. St. Louis (Rhône) 15.9.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Kobe 15.9.
m.s. *Annam*, N. Wolff-Jørgensen, ank. Kbhvn. 21. ds.
s.s. *Anne* ank. Rouen 16.9.
m.s. *Argentina*, afg. Stavanger 11.9. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, ank. Rosario 15.9.
s.s. *Arnold Mærsk* pass. Lodingen 13.9.
m.s. *Asbjørn*, Bjørk, ank. Vancouver 15.9.
m.s. *Asia*, H. S. Hansen, afg. Christobal 11. ds. for Balboa.
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Hull 21.9.
s.s. *Aslaug* afg. Bremen 17.9. til Windsor (NS.).
m.s. *Asnæs* pass. Helsingør 22.9.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, afg. San Pedro 15.9.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Kbhvn. 22.9. p. R. l. Acton Grange.

PERSONALIA

Fratræden og Tiltræden.

Carlsbergs højtfortjente tekniske Direktør *N. Hjelte-Claussen* har trukket sig tilbage fra sin betydningsfulde Stilling. Direktør Hjelte-Claussen er fyldt 70 Aar og har derfor nu ønsket at tage sin Afsked. Til hans Efterfølger er udnævnt nuværende Underdirektør, cand. polyt. *Hans Fogh*. Direktør Hjelte-Claussen var Genstand for almindelig Hyldest fra Carlsberg Bryggeriernes Side ved sin Afsked.

Dødsfald.

De forenede Bryggeriers Bogholder, Hr. *Chr. Didriksen*, som havde været knyttet til Bryggerierne i 48 Aar, er afgaaet ved Døden, 63 Aar gammel. Han ansattes som Elev paa Kongens Bryghus i 1888. Allerede i 1895 avancerede han til Bogholder paa De forenede Bryggeriers Hovedkontor, hvor han har virket siden.

Lederen af det kendte Speditørfirma *Carl Krarup*, Grosserer *Axel Petersen*, er pludselig død, 61 Aar gammel.

I over 40 Aar arbejdede han i det Firma, hvis Chef han blev.

I 1908 blev han Prokurist, og i 1924 optoges han som Medindehaver af Firmaet. Siden 1934, da Carl Krarup døde, har han være Seniorchef.

Grosserer Axel Petersen var en meget anset Mand. Han tog med Dygtighed Del i Organisationslivet og var Medlem af Bestyrelsen for Skibsagentforeningen og for Københavns Speditørforening, hvis Formand han blev i Fjor.

Seniorchefen i Skibsmæglerfirmaet *N. Schiott & Hoehbrand*, *Chr. Møller* er død, 79 Aar gammel.

LEDIG LODSSTILLING

En Stilling som Lods ved Københavns Lodseri bliver ledig.

Fortrinsvis Adgang til at komme i Betragtning har — forsaavidt de iøvrigt fornødne Kvalifikationer er lige — den, der har erhvervet Bevis og sejlet som Skibsfører og ikke er fyldt 33 Aar.

Ansøgninger, bilagt med Oplysninger om Alder, Kvalifikationer m. v. indsendes under Adresse: Lodsdirektøren, Søkvæsthuset, København K.

Ansøgningsfristen udløber den 31. Oktober d. A.

Lodsdirektoratet, den 16. September 1936.

m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, afg. Cebu 17. ds. for Singapore hjg.

B

s.s. *Beira*, i Kbhvn.
s.s. *Bellona*, ank. Kbhvn. 17.9.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Talcahuano 4.9.
s.s. *Bergenhus*, ank. Bergen 21.9.
s.s. *Bertha* pass. Cuxhaven 15.9.
s.s. *Bes* ank. Danzig 22.9.
s.s. *Betty* afg. Port Williams (NS.) 16.9. til Liverpool.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Charleston 12.9. til Puerto Tarafa.
s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, ank. Rouen 20.9.
s.s. *Birgitte* afg. Korsør 15.9. til Finland.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Skagen 22.9. p. R. l. Aalborg.
s.s. *Bodil* pass. Helsingør 16.9. p. R. l. Viborg (Viipuri).
s.s. *Bogø*, N. Nielsen, ank. Gøteborg 19.9.
m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, ank. Le Havre 17. ds. hjg.
m.s. *Bornholm*, P. Petersen, afg. Liverpool 12.9.
s.s. *Bothal*, L. Pedersen, afg. Kbhvn. 21.9. til Gdynia.
s.s. *Brasilien*, afg. Santos 10.9. til Kbhvn.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. St. Thomas 15.9.
s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, ank. Kbhvn. 20.9.
s.s. *Britta* afg. Kbhvn. 16.9. til Kemi
s.s. *Broholm*, afg. Kbhvn. 15.9.
s.s. *Brosund*, J. C. Bundesen, pass. Cape Race 13.9. p. R. l. Aalborg.
s.s. *Brynhild*, ank. Garston 9.9.

C

m.s. *California*, afg. Buenos Aires 1.9. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, pass. Hanstholm 21. ds. for Hull udg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Gibraltar 13.9.
s.s. *Carmen* afg. Liverpool 17.9. til Sharpness.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Gøteborg 15.9. til Corpus Christ.
s.s. *Charkow*, afg. Kbhvn. 26.9. til Antwerpen.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22. 9. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	53,00
NEWYORK.....	443,25	AMSTERDAM.....	300,80
BERLIN.....	178,10	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,25	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	74,80	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	144,45	PRAG.....	18,50
ROM.....	36,00	WARZAWA.....	83,90

m.s. *Chastine Mærsk* afg. Baltimore 1.9. til Buenos Aires.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Cape of Good Hope 10. ds. for Dakar hjg.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Caripito 22.9.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, pass. 63° N—55° W 20.9. p. R. t. New Orleans.
 s.s. *Christiansborg* ank. Manchester 20.9.
 s.s. *Cimbria* Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Aarhus 21.9.
 m.s. *Columbia*, S. Norregaard, ank. Montreal 15.9.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Cardenas 9.9.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, pass. Zebrügge 29.9.

D

s.s. *Dagmar* ank. Antwerpen 14.9.
 s.s. *Dagmar*, afg. Kbhvn. 19.9. til London.
 s.s. *Dania* ank. Reykjavik 21.9.
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 18.9.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, ank. Kbhvn. 14. ds.
 s.s. *Delaware*, pass. Lizard 15.9. p. R. t. Wilmington.
 s.s. *Dorrit* ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Douro*, i Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, afg. Kbhvn. 4.10. til Island.
 s.s. *Dronning Maud*, ank. Oslo 20.9.

E

s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Ebba* afg. Bordeaux 16.9. til Las Palmas.
 s.s. *Edith* pass. Dungeness 4.9.
 s.s. *Edu. Nissen* pass. Las Palmas 6.9. p. R. t. R. Gambia.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Spurn Hd. 14.9. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Egholm*, afg. Aalborg 19.9. til Gdynia.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, pass. Lødingen 19.9.
 s.s. *Elisabeth* afg. Bjørneborg 12.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Zebrügge 15.9. til Hoyanger.
 s.s. *Ellen* ank. Sundsvall 14.9.
 s.s. *Ellensborg* afg. Newcastle 22.9.
 s.s. *Elsborg* ank. London 21.9.
 s.s. *Else* pass. Dungeness 18.9.
 s.s. *E. M. Dalgas* afg. Dakar 13.9.
 s.s. *Emanuel*, afg. Mäntyluato 18.9. til Garston.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Swansea 10.9. til Levis.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Fawley 29.8. til Port Arthur.
 s.s. *Energi*, afg. Archangel 18.9. til Aarhus.
 s.s. *England* afg. Burntisland 19.9. til Tuborg.
 s.s. *Enigheden*, ank. Trångsund 21.9.
 s.s. *Erik Boye* ank. Bordeaux 8.9.
 s.s. *Erindring*, forv. ank. Faxø Ladepl. 22.9.
 s.s. *Erna* pass. Cape Verde 6.9. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, afg. Colombo 15. ds. for Djibouti hjg.
 s.s. *Ester* ank. Königsberg 14.9.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, afg. Campbellton 19.9.
 s.s. *Estland*, W. Rasmussen, afg. Archangel 18.9.
 ss. *Estrid* afg. Algiers 16.9. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. Kingston 12. ds. for Panama Kanal udg.

F

m.s. *Fano* afg. Setubal 8.9.
 s.s. *Fano*, J. Korff, afg. Partington 19.9. til Køge.
 m.s. *Fionia*, S. Kolls, afg. Dakar 8. ds. for Cape Town udg.
 s.s. *Flora*, ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Flynderborg* ank. London 16.9.
 s.s. *Fredensborg* ank. Casablanca 20.9.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Tunis 19.9.
 s.s. *Freja* pass. Helsingør 15.9. til Wiborg (Viipuri).
 s.s. *Frigga*, ank. Esbjerg 16.9.
 s.s. *Frode*, ank. Antwerpen 14.9.
 s.s. *Fyllu* ank. Gravelines 14.9.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. Hampton Rds. 13.9. til Houston.
 s.s. *Gerd* ank. Antwerpen 16.9. p. R. t. Levant.
 s.s. *Gerda* pass. Spurn Hd. 17.9. p. R. t. Königsberg.
 s.s. *Gerda Toft* i Tenerif.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Savannah 16.9. til Hongkong og Los Angeles.
 s.s. *Gorm*, ank. Danzig 14.9.
 s.s. *Grete* ank. Helsingør 4.9.

s.s. *Grønland*, C. Sørensen, ank. Hull 16.9.
 s.s. *Gudrun* ank. Trångsund 14.9. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 17.9. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Gunver Mærsk* afg. Rimouski 11.9. til London.
 s.s. *Gyda* afg. Halifax 11.9. til Port Williams.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Kbhvn. 15.9.
 s.s. *Hafnia* ank. Rouen 21.9.
 s.s. *Halsdan*, afg. La Pallice 18.9. til Havre.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Korsør 19.9.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 23.9. til Nykøbing F.
 s.s. *Hans Broge* afg. Tyne 18.9. til Kotka.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Riddham Dock 30.8.
 s.s. *Harald*, ank. Antwerpen 18.9.
 s.s. *Harriet* ank. Gdynia 15.9.
 s.s. *Hebe*, i Kbhvn.
 s.s. *Helene* pass. St. Abb's Hd. 18.9. p. R. t. Methil.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Buenos Aires 27.8. til Los Angeles.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Ghent 10.9.
 m.s. *Herdis* afg. Tripoli (Syria) 12.9. til London.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. Archangel 9.9.
 s.s. *Hilde* pass. Dunnet Hd. 17.9. p. R. t. Port Williams.
 s.s. *Hindholm*, afg. Kbhvn. 15.9. til Manchester.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Horsens 15.9. til Stubbekøbing.

I

m.s. *India*, S. Krarup, pass. Fayal 15. ds. for St. Thomas udg.
 m.s. *Indien*, A. Bronér, pass. Gibraltar 7.9.
 s.s. *Inga*, Rasinussen, ank. Port de Bauc 17.9.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Helsingør 18.9.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Ushant 16.9.
 s.s. *Inger* ank. Great Yarmouth 16.9.
 s.s. *Inger Toft* pass. Oran 18.9.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Fleetwood 18.9.
 m.s. *Irland*, A. Meinertz, afg. Kbhvn. 21.9.
 s.s. *Island*, ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Ivar*, Portland (Me) 17.9. p. R. t. New York.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, ank. Riga 21.9.
 s.s. *Jacob Mærsk* ank. Aalborg 15.9.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Køge 19.9.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Corpus Christi 8.9. til Gøteborg.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Aden 19. ds. for Singapore udg.
 s.s. *Jenny* afg. Tangier 12.9. til Bona.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Bordeaux 12.9. til Casablanca.
 s.s. *Johanne* ank. Wiborg (Viipuri) 15.9.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Oran 12.9. til Beirut.
 s.s. *Jolantha*, ank. Hamburg 20.9.
 s.s. *Jonna* pass. Las Palmas 14.9.
 m.s. *Jutlandia*, A. Topp, afg. Colombo 19. ds. for Penang udg.
 s.s. *Jutta* pass. Azores 9.9. p. R. t. Vancouver.
 s.s. *Jægersborg* ank. Bristol 20.9.

K

s.s. *Kai*, Moyell, ank. Tallinn 18.9.
 s.s. *Karen* pass. Hammershus 16.9. p. R. t. Finland.
 s.s. *Karen Toft* ank. Boness 16.9.
 s.s. *Karla* ank. Marans 11.9.
 s.s. *Katholm*, ank. Liverpool 17.9.
 m.s. *Katrine Mærsk* pass. Gibraltar 17.9. p. R. t. Constanza.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Antwerpen 9.9.
 s.s. *Kentucky*, afg. New Orleans 15.9. til Gdynia.
 s.s. *Kirsten* afg. Tyna 16.9.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. Philadelphia 11.9.
 s.s. *Kjopenhavn*, S. A. Sigvardt, afg. Leningrad 19.9.
 s.s. *Knud*, ank. Kbhvn. 20.9.
 s.s. *Knut* ank. Tyne 17.9.
 s.s. *Kong Haakon*, ank. Stettin 21.9.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Bangkok 10. ds. udg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Rotterdam 4.9. til Dakar.
 s.s. *Laura* pass. St. Vincent 8.9. p. R. t. London
 s.s. *Laura Mærsk* afg. Grangemouth 17.9. til Mesane.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. New York 16.9. til Jucaro.
 s.s. *Lexa Mærsk* pass. Lødingen 16.9.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Quebec 13.9.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Zebrügge 20.9.
 s.s. *Lilian* afg. Kbhvn. 14.9. til Raumo.
 s.s. *Lilleborg* ank. Hull 14.9.
 s.s. *Lily* pass. Helsingør 15.9.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, ank. London 21.9.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Victoria B. C. 12.9. til Immingham og Hartlepool.
 s.s. *Lynæs* pass. Dover 21.9.

M

s.s. *Magnus*, ank. Kbhvn. 21.9.
 s.s. *Maine*, ank. Danzig 11.9.
 s.s. *Maja* pass. Helsingør 18.9. p. R. t. Kotka.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, pass. Finisterre 21. ds. for Genoa udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Granton 16.9.

s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dundee 22.9.
 s.s. *Margrethe*, afg. London 19.9. til Kbhvn.
 s.s. *Margrete* pass. Skagen 16.9. p. R. t. Limerick.
 s.s. *Marianne* pass. Helsingør 18.9.
 s.s. *Marie* ank. Sebutal 18.9.
 s.s. *Marie Toft* ank. Lorient 17.9.
 m.t. *Marie Mærsk* ank. Donges 14.9.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Methil 21.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. Tyne 16.9.
 s.s. *Marx* pass. Hansholm 10.9.
 s.s. *Maryland*, afg. Madeira 11.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Port Talbot 16.9. til Cacablanca.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, ank. Marsilles 21. ds. udg.
 s.s. *Minsk*, afg. Antwerpen 15.9.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Lødingen 18.9. nordgaende.
 s.s. *Najaden* afg. Kotka 15.9. til London.
 s.s. *Nancy* ank. Runcorn 18.9.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Sønderborg 20.9.
 s.s. *Nelly* pass. Spurn Hd. 17.9. p. R. t. Kalundborg.
 s.s. *Nerma* pass. Pillau 14.9.
 s.s. *Nevada*, ank. Buenos Aires 14.9.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Buenos Aires 27.8.
 s.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 6.9.
 s.s. *Niobe* afg. Rotterdam 28.8. til Aruba.
 s.s. *Nordborg* ank. Kbhvn. 21.9.
 s.s. *Norden* ank. New York 15.9.
 m.s. *Nordfarer* ank. Lourenco Marques 30.8.
 m.s. *Nordhavet* afg. Casablanca 12.9. til Marsilles.
 m.s. *Nordhval* afg. Kbhvn. 30.8. til San Juan (PR).
 m.s. *Nordkap* pass. Fame Point 16.9. p. R. t. Montreal.
 s.s. *Nordlys* afg. Hampton Rds. 17.9. til River Plate.
 m.s. *Nordpol* afg. Portland (Oreg.) 15.9. til Seattle.
 s.s. *Nordsoen* pass. Spurn Hd. 16.9.
 m.s. *Normandiet*, K. Petersen, afg. Rosario 11.9.

O

s.s. *Odin*, afg. Kbhvn. 23.9. til Göteborg.
 s.s. *Olaf*, i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Olga* pass. Skagen 15.9.
 s.s. *Olga S.* ank. Constantin 10.9.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Bremen 26.8. til Windsor (NS).
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, ank. forv. Galveston 20.9.
 m.s. *Oregon*, forv. ank. Kbhvn. 23.-24.9.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, ank. Rouen 20.9.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Dakar 12.9. til Rouen.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, ank. Manzanillo 18. ds.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, ank. Le Havre 15.9.
 s.s. *Paula* afg. Talcahuano 15.9. til New York.
 m.s. *Peru*, V. Kragelund, ank. Durban 19. ds. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Boston 17.9. til Hongkong.
 s.s. *P. Madsen* afg. Falmouth 11.9. til Dakar.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Toulon 11.9.
 ss. *Polly* afg. Bremen 16.9. til Limfjorden.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 22.9.
 s.s. *Primula*, afg. Aberdeen 17.9. til Esbjerg.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, ank. Korsør 19.9.

R

s.s. *Randi* pass. Gibraltar 16.9. p. R. t. Savona.
 s.s. *Reval* under Losning i Kbhvn.
 s.s. *Riga*, under Losning i Honfleur.
 s.s. *Rigmor* afg. Burntisland 17.9. til Lemvig.
 s.s. *Rita*, ank. Kbhvn. 21.9.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Spurn Hd. 11.9. p. R. t. Anghangel.
 s.s. *Robert* afg. Marsilles 9.9. til Nice.
 s.s. *Rosenborg* pass. Kbhvn. 21.9.
 s.s. *Rota*, afg. Odense 17.9.

S

s.s. *Saga*, i Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Port Said 14.9.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Scandia* forv. ank. Göteborg 2.10.
 s.s. *Scandia* ank. Odense 20.9.
 s.s. *Scotia* ank. Rørdal 20.9.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Nyborg 20.9.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, afg. San Francisco 11. ds. for
 Panama hjg.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, ank. Houstontex 18. ds.
 s.s. *Signe* pass. Spurn Hd. 15.9.
 s.s. *Sigrid* pass. Hammershus 4.9. til Leningrad.
 s.s. *Sigrun*, afg. Kbhvn. 19.9. til Antwerpen.
 ss. *Silkeborg* afg. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. Archangel 9.9.
 s.s. *Skagerak* afg. Kasko 16.9. til Methil.
 s.s. *Skjold*, ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Skodsborg* pass. Kbhvn. 20.9.
 s.s. *Sleipner*, ank. Kbhvn. 20.9.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Bordeaux 17.9.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Guaymas 7.9.
 s.s. *Sophie* pass. Spitehad 17.9. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Zeebrugge 21.9. til Huelva.
 s.s. *Stella* afg. New York 11.9. til Port Williams
 m.s. *Stensby*, Eggers, pass. Cape Race 17.9. p. R. t. Balli-
 more.
 s.s. *Stjerneborg* afg. Portland 15.9.
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 20.9.
 s.s. *Stockholm*, R. W. Caspersen, ank. Leith 20.9.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Las Palmas 10.9. p. R. t. Table Bay.
 s.s. *Suava*, ank. Randers 19.9.
 s.s. *Svanhild*, afg. New York 12.9. til Gdynia.
 s.s. *Svanholm*, ank. Kbhvn. 20.9.
 s.s. *Svend Pii* ank. Le Havre 17.9.
 s.s. *Søborg* pass. Kbhvn. 22.9.

T

s.s. *Taarnholm*, afg. Liverpool 19.9. til Swansea.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, afg. Santos 10.9.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, pass. Panama 5.9.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 23.9. til Kerteminde.
 s.s. *Tekla* afg. Flensburg 16.9. til Stettin.
 s.s. *Tempo*, Hansen, ank. Bandholm 23.9.
 s.s. *Tennessee*, afg. Kbhvn. 22.9. til New York.
 s.s. *Thyra* afg. Kbhvn. 17.9. til Uleaborg.
 s.s. *Thyra*, afg. Leith 15.9.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, forv. ank. Kbhvn. 22.9.
 m.s. *Tonking*, A. Juul Christensen, ank. Yokohama 21. ds.
 udg.
 s.s. *Tove* ank. London 15.9.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, ank. Amsterdam 20.9.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Assens 22.9.
 s.s. *Trondhjem*, afg. Kbhvn. 21.9. til Stettin.
 s.s. *Tula*, ank. Genoa 16.9.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ventes til New York 23.9.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, ank. Danzig 18.9.
 s.s. *Ulla* afg. Rio Janeiro 6.9. til Hamburg.
 s.s. *Ulrik Holm* pass. Helsingør 17.9.
 s.s. *Uranienborg* afg. Fowoy 18.9.

V

s.s. *Valborg* pass. Skagen 17.9. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Vendia* afg. Aalborg 20.9. til Danzig.
 s.s. *Vibeke Mærsk* pass. Lødingen 15.9. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Viborg* ank. Rouen 20.9.
 s.s. *Victoria*, ank. Methil 21.9.
 s.s. *Vidar*, pass. Spurn Hd. 17.9. p. R. t. Esbjerg.
 s.s. *Viola* ank. Boston (Line) 14.9.
 s.s. *Virginia*, ank. Santos 16.9.

W

s.s. *Wilh. Colding* afg. Savannah 15.9. til Liverpool.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Stettin 23.9.

Y

s.s. *Yrsa*, ank. Hamborg 21.9.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Hull 18.9.

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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.Abonnement
 Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

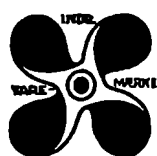
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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.



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

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 via & via Posthuset

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 36

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & 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

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 28 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere

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. EKLOF & Co. OY

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

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & 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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 23. September 1936.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillhavs.*
„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 Brede- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i *Parenthes*, saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske* Fyras 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.

2578. Sverige S.-Kyst. Trällebog. Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 38/2821. Stockholm 1936.)

Trälleborgs rännas klockboj paa c. $55^{\circ} 21'_{,4}$ N. $13^{\circ} 09'_{,1}$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 32/2201 1936.)

2579. (P.) Sverige S.-Kyst. Hörvik Fyr forandres og flyttes.

(U. f. s. Nr. 38/2820. Stockholm 1936.)

Omkring den 1. November d. A. erstattes det nuværende *Hörvik Fyr* paa N.-Enden af *Fiskerihavnens W.-lige Havnearm* med et nyt Fyr paa W.-Enden af N.-lige Havnearm. Det nye Fyr skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,7^s. Flammens Højde: 6,6 m. En hvid Fyrbaake med Fyrlanterne. Fyret skal lyse, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Rødt i Pejll. fra 101° til $167\frac{1}{2}^{\circ}$. | 4. Rødt i Pejll. fra 213° til 281° . |
| 2. Grønt i — - $167\frac{1}{2}^{\circ}$ - 194° . | 5. Hvidt, uforst. i Pejll. fra 281° til 101° . |
| 3. Hvidt — - 194° - 213° . | |

Brændetid: 15. August—15. Maj.

c. $56^{\circ} 02'_{,6}$ N. $14^{\circ} 46'_{,3}$ E.

A n m. Pierhovedet paa W.-lige Havnearm vil blive malet hvidt, og paa *Hörvik Fyr*s nuværende Plads vil der blive anbragt en elektrisk Lygte, som skal belyse Pierhovedet med hvidt, fast Lys. Flammens Højde: c. 7 m.

(Kort Nr. 280 og 269.)

2580. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Pävskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 25/921. Helsingfors 1936.)

Pävskär Fyr paa c. $59^{\circ} 57'$ N. $24^{\circ} 03'$ E. er omskærmet saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:

a. Grønt Lys med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejll. fra c. 210° til c. 230° .

b. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejll. fra c. 230° til c. 252° .

c. Rødt Lys med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejll. fra c. 252° til c. 270° .

d. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejll. fra c. 270° til c. 53° .

e. Rødt Lys med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejll. fra c. 53° til c. 73° .

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(Kort Nr. 276.)

2581. (P). Finland. Finske Bugt. Viipuri. Uuras. Ravansaari Ledefyr. Fyrkarakter forandres.

(U. f. s. Nr. 25/919. Helsingfors 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres Ledefyrene *Ravansaari övre* og *Ravansaari nedre* fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Lys med En-Formærkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange). Fyrene synkroniseres.

c. 60° 38' N. 28° 35' E.

(Kort Nr. 277.)

2582. (T). Tyskland. Jershöft. Radiofyr i Uorden.

(N. f. S. Nr. 38/4216. Berlin 1936.)

Jershöft Radiofyr er for Tiden i Uorden.

c. 54° 33' N. 16° 33' E.

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

2583. (T). Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 38/2827. Stockholm 1936.)

Omkring den 25. September d. A. ombyttes Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c. 55° 35' N. 12° 51' E. midlertidig med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignal bliver uforandrede.

2584. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde Havn. Fyrbelysning forandres. Oplysning om Dybde.

Den 1. Oktober d. A. forandres den nuværende Fyrbelysning ved *Karrebæksminde* Havn, som følger:

1. Vinkelfyret flyttes fra sin nuværende Plads paa det gamle S.-lige Molehoved til det nye N.-lige Molehoved og vil efter Flytningen lyse, som følger:

a. Grønt i Pej. fra c. 245° til c. 315°. [e. Rødt i Pej. fra 29° til 54°.

b. Rødt i — - c. 315° - 22°. f. Grønt i — - 54° - 58°.

c. Grønt i — - 22° - 26°. g. Hvidt i — - 58° - 62°.

d. Hvidt i — - 26°,5 - 29°. h. Rødt i — - 62° - c. 95°.

c. 54° 33' N. 16° 33' E.

Fyret anbringes paa en 9,5 m høj Fyrmast.

A n m. Efter Flytningen af Fyret henledes Opmærksomheden paa, at der i den hvide Lysvinkel d's E.-ligste Del kun er c. 5,7 m Vand i en Afstand af c. 300 m og c. 500 m fra Fyret, medens Dybden i Vinklens W.-lige Grænse overalt er mindst 6,0 m.

Lysvinkel d leder forbi *Knudshoved Rev* i c. 8 m Vand og c. 100 m W. om Sømærket *Knudshoved Rev*.

Lysvinkel g leder mellem *Kirkegrund* og *Venegrunde* i mindst 6,0 m Vand.

2. Paa det nye S.-lige Molehoved tændes et Fyr, der viser grønt Lys i Pej. fra c. 315° til c. 135° og rødt Lys i Pej. fra c. 135° til c. 250°.

3. Samtidig med de i (1) og (2) nævnte Forandringer inddrages de midlertidige, klare Lanterner paa de to nye Molehoveder.

4. Dybden fra Søen til *Karrebæksminde* Havn gennem den nye Indsejling er foreløbig 5,6 m.

c. 55° 10½' N. 11° 38½' E.

(E. f. S. Nr. 1/30, 36/2465 og 37/2509 1936. Kort Nr. 306 og 299. Danske Lods, Side 508. Havnelods, Side 103. Fyr-Fort .Nr. 634 og 634 A.)

2585. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder midlertidig inddraget.

Klokketønderne *Middelgrund* (c. 55° 01' N. 10° 41' E.), *Stenodde*, *Rudkøbing Løb N.*, *Rudkøbing S.*, *Strynø S.* og *Hovvig* er midlertidig inddraget for Eftersyn.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2586. Danmark. Kattegat. Lysegrund Fyrbaake ommalet.

Lysegrund Fyrbaake paa c. $56^{\circ} 18' N.$ $11^{\circ} 48' E.$ er malet hvid.
(E. f. S. Nr. 32/2219 1936. Danske Lods, Side 214. Fyr-Fort. Nr. 90.)

2587. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Radiofyr oprettet.

Ved *Aarhus* Havn er der paa Landvindingen ved Lystbaadehavnen og beliggende i Ledefyrinien paa $56^{\circ} 10' 00'' N.$ $10^{\circ} 13' 25'' E.$ oprettet et Radiofyr, som med Bølglængden 800 m (375 kc/s) udsender følgende Signal: Bogstaverne AS, 3 lange Streger, Bogstaverne AS. Hele Signalets Varighed er $\frac{1}{2}^m$, og det udsendes hver 1^m .

Radiofyret er i Virksomhed uafbrudt under Taage og usigtbart Vejr. Rækkevidden er ikke over 10 Sm.

Radiofyret staar ogsaa til Raadighed for Radiodeviationsundersøgelse i Skibe, naar der derom i hvert enkelt Tilfælde indsendes Anmodning til Havneingeniøren. For saadan ydet Assistance opkræves hos det paagældende Skib et Vederlag af Kr. 4,00 for hver paabegyndt halv Sendetime.

(E. f. S. Nr. 31/2196 1936. Kort Nr. 262, 227, 278, 211 og 289. Danske Lods, Side 161. Havnelods, Side 33. Fyr-Fort. Nr. 241, Tillæg Nr. 1, Side 51.)

2588. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Taagesignal.

Taagesirenen paa det nye E-lige Molehoved paa $56^{\circ} 09' (40'') N.$ $10^{\circ} 14' (05'')$ E. er ombyttet med en elektrisk Membransender. Taagesignalet er uforandret, Et-Stød hver 30^s .

(E. f. S. Nr. 1/41 1936, Pkt. 3. Danske Lods, Side 161. Havnelods, Side 33. Fyr-Fort. Tillæg Nr. 1, Side 12, Nr. 152 A.)

2589. Danmark. Kattegat. Løso. Syr Odde N. Rusmandsbanke. Lystønde udlagt.

Umiddelbart N. for *Rusmandsbanke* er i 7 m Vand paa $57^{\circ} 21' 19'' N.$ $11^{\circ} 12' 34'' E.$ udlagt en rød Lystønde mærket „R. B.“ med hvid Farve, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $0,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke $0,5^s$, Blink $0,5^s$, Mørke 5^s . Flammens Højde: 3 m. Synsvidde og Lysevne: 7 Sm. Lystønden inddrages for Is uden at erstattes med Vintersømærke og genudlægges først, naar Is ikke mere kan forventes.

(E. f. S. Nr. 37/2511 1936. Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 207. Fyr-Fort. Nr. 84 A. Søm.-Fort. Side 38, Nr. 24 A.)

2590. Danmark. Limfjorden. Tisted Bredning. Mors N.-Kyst. Sundby N. Oplysning om Tovbaneanlæg.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1502 1936 meddeles, at det deri omtalte Tovbaneanlæg N. for *Sundby* paa c. $56^{\circ} 53',5 N.$ $8^{\circ} 41',3 E.$ ventes taget i Brug den 3. Oktober d. A.

Længden af Banen er c. 250 m; der findes een Mellemlunderstøtning. Bæretovenes Højde over Vandet er c. 11 m ved Udkibningsstedet og Mellempillen, c. 4 m ved Landstationen. Vognene hænger c. 2 m ned under Bæretovene.

Dybden ved Udkibningsstedet er $4,2 m$.

(E. f. S. Nr. 21/1502 1936. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 470. Havnelods, Side 187.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2591. Spitsbergen Banke. Björnöya (Bear Island) N. Grund.

(N. t. M. Nr. 1820. London 1936.)

En Grund med $16,5 m$ Vand rapporteres at ligge paa c. $75^{\circ} 06' N.$ $18^{\circ} 47' E.$

- 2592. (T). Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib. Fyrkarakter midlertidig forandret. Radiofyr midlertidig forandret.**
(A. a. N. Nr. 38/2412. Paris 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/2522 1936 meddeles, at de deri omtalte midlertidige Forandringer af Fyrkarakteren og Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Dyck* paa c. $51^{\circ} 02',_{,3}$ N. $1^{\circ} 53'$ E. er iværksatte og vil være i Kraft indtil omkring den 1. Oktober d. A.
(E. f. S. Nr. 37/2522 1936.)
- 2593. Frankrig. Dyck Fyrskib. Forbud mod Ankring.**
(A. a. N. Nr. 38/2411. Paris 1936.)
I Fortsættelse af E. f. S. Nr. 28/1908 1936 meddeles, at det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 2 Sm fra *Dyck* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 02',_{,3}$ N. $1^{\circ} 53'$ E. mellem Pejlingerne: *Dyck* Fyrskib i 0° og 120° .
(E. f. S. Nr. 28/1908 1936.)
- 2594. England. Themsen. Sheerness Havn. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1811. London 1936.)
Det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Grain Pier* paa c. $51^{\circ} 26'$ N. $0^{\circ} 43'$ E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 3^s .
- 2595. England. Caister Red. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 1818. London 1936.)
1. En sort- og hvidtneret Lystønde, „*North West Scroby*“, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , er udlagt $1,_{,9}$ Sm 68° fra *East Caister* Kirke.
2. Følgende Tønder er inddraget:
a. „*North West Scroby*“ Tønde c. $2,_{,3}$ Sm 64° fra *East Caister* Kirke.
b. *Mid Scroby* Tønde c. 2 Sm 83° fra *East Caister* Kirke.
3. „*West Scroby*“ Tønde er flyttet c. $0,_{,35}$ Sm i Retningen 334° og ligger nu $1,_{,8}$ Sm 102° fra *East Caister* Kirke.
4. „*Middle Caister*“ Klokketønde er flyttet c. $0,_{,3}$ Sm i Retningen 21° og ligger nu $1,_{,9}$ Sm 50° fra *East Caister* Kirke.
A n m. En Dybde paa $6,_{,4}$ m rapporteres at findes tæt E. for (1). Stedet vil blive undersøgt.
East Caister Kirke: c. $52^{\circ} 39'$ N. $1^{\circ} 43'$ E.
(Kort Nr. 264.)
- 2596. Shetlandøerne. Fugla Ness Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1803. London 1936.)
Fugla Ness Fyr paa c. $60^{\circ} 06'$ N. $1^{\circ} 21'$ W. er forandret fra at vise hvidt og rødt, fast Lys til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s . Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 35/2412 1936. Kort Nr. 203.)

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

- 2597. Frankrig. Le Havre Fyrskib. Undervandstaagesignal atter i Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. 38/2422. Paris 1936.)
Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Le Havre* paa c. $49^{\circ} 32'$ N. $0^{\circ} 09'$ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 37/2525 1936.)
- 2598. (P). Frankrig. Ouessant. Roche Nividic. Fyr forandres. Nyt Taagesignal.**
(A. a. N. Nr. 38/2424. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Roche Nividic* Fyr paa c. $48^{\circ} 26',_{,8}$ N. $5^{\circ} 09',_{,1}$ W. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,_{,25}^s$, Mørke $2,_{,25}^s$, Blink $0,_{,25}^s$, Mørke 6^s , Blink $0,_{,25}^s$, Mørke 6^s . Lysevne: 24 Sm. Fyret er ubevogtet.

Ved Fyret oprettes et Taagesignal med Sirene, Tre-Stød hver 1^m, Stød 2,5^s, Pause 7,5^s, Stød 2,5^s, Pause 22,5^s, Stød 2,5^s, Pause 22,5^s.

Hvis ovennævnte Fyr kommer i Uorden tændes et Hjælpefy, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 1,2^s, Mørke 1^s, Blink 1,2^s, Mørke 5,2^s, Blink 1,2^s, Mørke 5,2^s.

2599. Skotland W.-Kyst. Tiree. Scarnish Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1813. London 1936.)

Scarnish Fyr paa c. 56° 30' N. 6° 48' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s. Synsvide: 12 Sm.

2600. Irland NW.-Kyst. Mullaghderg (Red Head). Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1819. London 1936.)

Mullaghderg Fyr paa c. 55° 03' N. 8° 22' W. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3^s. Fyret er ubevogtet.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2601. Island W.-Kyst. Breidifjörður. Sandur. Indsejlingsmærke forandret.

(A. f. s. Nr. 3/17. Reykjavik 1936.)

Det tidligere Mærke for Indsejlingen til *Sandur* for Skibe kommende ud af Bugten er forandret og er nu, som følger:

Bagvarde paa Stenstrækningen N. for Husene i *Krossvík*. Hvid Stenvarde med vandret, rød Stribe og rød, diamantformet Topplade. 64° 54' (42") N. 23° 55' (20") W.

Forvarde (tidligere Lygtepælen paa Enden af N.-lige Mole ved Baadehavnen i *Krossvík*) paa Strandbredden c. 30 m fra Kysten og 360 m 47° fra Bagvarden. Hvid Stenvarde med lodret, rød Stribe.

Varderne er overet i Pejling 227°.

Ankerpladsen er den samme som hidtil.

(E. f. S. Nr. 4/177 1930. Islandske Lods, Side 74, Tillæg Nr. 1, Side 5.)

2602. Island W.-Kyst. Broidifjörður. Flatey. Nye Varder opført.

(A. f. s. Nr. 3/18. Reykjavik 1936.)

For nærmere at betegne Ankerpladsen W. for *Flatey* er i Forbindelse med Indsejlingsvarderne i *Hafnarey* rejst to nye Varder paa Tangen paa W.-Siden af Øen, W. for Bygden, som følger:

Bagvarde paa 65° 22' 23" N. 22° 55' 35" W. Graa Stenvarde med en rød, diamantformet Topplade.

Forvarde 107 m 338° 46' fra Bagvarden. Graa Stenvarde med en rød, rund Topplade.

Varderne er overet i Pejling 158° 46'.

(Kort Nr. 286, 275 og 261. Islandske Lods, Side 86, Tillæg 1, Side 6.)

2603. Island N.-Kyst. Siglufjörður. Saudanes Fyr. Oplysning om Fyrbygning.

(A. f. s. Nr. 3/15. Reykjavik 1936.)

Saudanes Fyrbygning paa c. 66° 11' N. 18° 57' W. bestaar af et hvidt, firkantet Taarn med Tilbygning, sort Lanterne, 10 m.

(Islandske Lods, Side 128. Fyr-Fort. Nr. 849.)

2604. Island N.-Kyst. Siglufjörður. Saudanes Dagmærke ommalet.

(A. f. s. Nr. 3/16. Reykjavik 1936.)

Den hvide, firkantede Plade paa *Saudanes Dagmærke*, 152 m 221° fra *Saudanes Fyr*, er blevet forsynet med en rød, lodret Stribe i Midten.

Saudanes Fyr: c. 66° 11' N. 18° 57' W.

(E. f. S. Nr. 46/2632 1933. Islandske Lods, Side 128.)

2605. **Island S.-Kyst. Alvidruhamrar Varde malet.**
(A. f. s. Nr. 3/14. Reykjavik 1936.)
Alvidruhamrar Varde paa $63^{\circ} 26' 07''$ N. $18^{\circ} 25' 32''$ W. er malet hvid.
(Islandske Lods, Side 177.)
2606. **Marokko. Mogador. Tønde udlagt.**
(A. a. N. Nr. 38/2417. Paris 1936.)
En sort og rød, vandret sribet Tønde med rød Ballon er udlagt paa c. $31^{\circ} 30',_2$ N. $9^{\circ} 46',_5$ W. som Afmærkning for en Klippegrund.
2607. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbor. Diamond Island Ledge. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 35/2426. Washington 1936.)
Paa c. $43^{\circ} 40'$ N. $70^{\circ} 14'$ W., 1160 m 43° fra *Portland* Bølgebryderfyr, er tændt et nyt Fyr, *Diamond Island Reef* Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke $1,5^s$. Flammens Højde: 6 m. Rødt Tremmeværkstaarn.
2608. **Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Fyrskib. Radiofyr og Lufttaagesignal synkroniseret.**
(N. t. M. Nr. 35/2431. Washington 1936.)
Radiofyret og Lufttaagesignalet om Bord i *Barnegat* Fyrskib paa c. $39^{\circ} 46'$ N. $73^{\circ} 56'$ W. er synkroniseret for at kunne anvendes til Afstandsbestemmelse. Taagesignalet er det samme som hidtil med Undtagelse af, at en Gruppe paa et kort og et langt Stød, henholdsvis 1^s og 5^s , hver 3^m træder i Stedet for to af de almindel ge Stød.
(E. f. S. Nr. 34/2364 1936.)

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

2609. **Venezuela. Paranagua Halvø. Boca de las Piedras. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 35/2440. Washington 1936.)
Det røde, faste Fyr paa det kendelige, 66 m høje Taarn paa c. $11^{\circ} 42'$ N. $70^{\circ} 13'$ W. er forandret til at vise, hvidt, fast Lys.
2610. **Brasilien. Bahia da Ilha Grande. Parcel dos Méros. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. XV/62. Rio de Janeiro 1936.)
Paa c. $23^{\circ} 09'$ S. $44^{\circ} 31'$ W., $8,5$ Sm 348° fra *Juatunga* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,9^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm. Rød og sort, vandret sribet Betonstøtte.
2611. **Rio de la Plata. Practicos Recalada Fyrskib. Taagesignal atter i Virksomhed.**
(B. a. Z. Nr. 210/2582. 's-Gravenhage 1936.)
Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Practicos Recalada* paa c. $35^{\circ} 11'$ S. $56^{\circ} 22'$ W. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 4/249 1936.)
2612. (T). **Chile. Golfo Corcovado. Isla Queitao. Fyr midlertidig slukket.**
(B. a. Z. Nr. 210/2587. 's-Gravenhage 1936.)
Isla Queitao hvide Blinkfyr paa c. $43^{\circ} 44'$ S. $73^{\circ} 30'$ W. er for Tiden slukket.
2613. (T). **Chile. Puerto Huaseo. Isla Guacolda. Fyr midlertidig slukket.**
(B. a. Z. Nr. 210/2586. 's-Gravenhage 1936.)
Isla Guacolda hvide Blinkfyr paa c. $28^{\circ} 27'$ S. $71^{\circ} 16'$ W. er for Tiden slukket.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2614. Sorte Hav. Bosphorus. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 1789. London 1936.)

Vragene, der i Kortet er angivet at ligge paa nedennævnte Steder, eksisterer ikke mere:

a. 0,61 Sm 295° fra *Leander* Taarn.

b. 0,74 Sm 308° - — —

c. 0,52 Sm 334° - — —

d. 0,05 Sm 343° - — —

e. 1,38 Sm 25° - — —

Leander Taarn: c. 41° 01' N. 29° 00' E.

2615. Rusland. Sorte Hav. Krim. Kerch-Yenikale Stræde. Lystønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1751. London 1936.)

Lystønden ved Lossepladsen paa *Tuzla Bank* paa c. 45° 16' N. 36° 31' E. er permanent inddraget.

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

2616. Arabien. Oman E.-Kyst. Ras Al Hadd S. Grundt Vand.

(N. t. M. Nr. 1785. London 1936.)

Grundt Vand rapporteres at findes mellem Punkterne 12 Sm 165° og 15 Sm 170° fra *Ras Al Hadd*.*Ras Al Hadd*: c. 22° 33' N. 59° 48' E.

2617. (T). Persiske Bugt. Khor Kaliya. Fyr upaalideligt.

(N. t. M. Nr. 1815. London 1936.)

Baaken paa c. 26° 11' N. 50° 40' E. er beskadiget, hvorfor det hvide Gruppe-Blinkfyr for Tiden er upaalideligt.

2618. Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Okha Port. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1703. London 1936.)

E. f. S. Nr. 2/139 1936 annulleres og erstattes med:

Paa c. 22° 29' N. 69° 05' E., 0,77 Sm 218° fra *Samiani* Fyr, er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 30^s. Flammens Højde: 33 m. Synsvidde: 13 Sm. Rødt Tremmestærtaarn.

2619. (T). Bengalske Bugt. The Sandheads. Pilots Ridge Fyrskib inddrages midlertidig.

(N. t. M. Nr. 1791. London 1936.)

Omkring den 15. Oktober d. A. vil *Pilots Ridge* Fyrskib paa c. 20° 52' N. 87° 52' E. midlertidig blive inddraget for et Tidsrum af c. 5 Maaneder.

2620. Bengalske Bugt. Birma. Martaban Bugt. Rangoon Floden. Oplysning om Lystønde.

(N. t. M. Nr. 1786. London 1936.)

Lystønden *Centre Eastern* paa c. 16° 25' N. 96° 22' E. viser rødt Et-Blink hver 1½^s.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2621. Kina. Nimrod Sound Anduvning. Nu-pi-shan Channel. Skær.

(N. t. M. Nr. 200. Shanghai 1936.)

1. Et Skær med 1,52 m Vand ligger paa c. 29° 33' N. 122° 04' E., 1,7 Sm 111° fra *Hong-yan-zor*.2. Et Skær med 1,33 m Vand ligger 1,35 Sm 109° fra *Hong-yan-zor*.

2622. Kina. Yang-tze Floden Munding. Chieng-tien Rocks. Grund udvider sig.
Advarsel.
(N. t. M. Nr. 201. Shanghai 1936.)
Grunden paa N.-Siden af Løbet i Nærheden af *Ching-tien Rocks* har udvidet sig S.-over. Dybden paa c. $31^{\circ} 58' N.$ $120^{\circ} 48' E.$, $3,03$ Sm 274° fra *Tung-chow* Baake, er $4,27$ m. En Opmaaling er i Gang og nærmere Meddelelse vil fremkomme.
Søfarende tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejlingen af ovennævnte Farvand.
2623. Kina. Liao-tung Bugt. Liao-ho. Bar Ledefyr. Bagfyr forandret.
(N. t. M. Nr. 194. Shanghai 1936.)
Bar Bagfyr paa c. $40^{\circ} 36' N.$ $122^{\circ} 10' E.$, $1,36$ Sm $147\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Bar Signalstation Fyr, er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys 4^s , Mørke 2^s .
2624. Australien. Victoria. Apollo Bugt. Forbudt Ankerplads.
(N. t. M. Nr. 1809. London 1936.)
Det er forbudt at ankre i et Omraade, der er begrænset, som følger:
En Linie fra et Punkt paa Kysten $1,02$ Sm 6° fra *Krambruk* Molefyr $1,2$ Sm i Retningen 126° , derfra $0,4$ Sm i Retningen 36° og derfra i Retningen 306° til Kysten.
Krambruk Molefyr: c. $38^{\circ} 46' S.$ $143^{\circ} 41' E.$
2625. Stillehavet. Solomon Islands. Laughlan (Nada) Islands. Oplysning om Beliggenhed.
(N. t. M. Nr. 1808. London 1936.)
Laughlan (Nada) Islands rapporteres at ligge c. 5 Sm ENE. for den i Kortet angivne Plads.
c. $9^{\circ} 16' S.$ $153^{\circ} 50' E.$

Tillæg.

- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.
2626. (P). Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Undervandshindring.
(Meddelelse fra Nautische Abteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine. Berlin 1936.)
Tysk Motorskib *Osiris* meddeler, at det med et Dybgaende af c. $7,6$ m den 28. August d. A. har rørt Grunden paa c. $55^{\circ} 34',5 N.$ $12^{\circ} 42',5 E.$
Stedet vil snarest blive nærmere undersøgt.
(Kort Nr. 285, 249 og 210.)
2627. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 19. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $4,4$ m i E.-Siden af Renden, $6,1$ m i Midten af Renden og $5,3$ m i W.-Siden af Renden.
c. $54^{\circ} 52' N.$ $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$
(E. f. S. Nr. 34/2343 1936.)
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.
2628. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Vinga* paa c. $57^{\circ} 34' N.$ $11^{\circ} 36' E.$ er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 31/2197 1936.)

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

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

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

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **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.

+ 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 bar 7,5 m og i Fyrløben 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Siusetærskelen 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 Fløjtetønder og flere Fyrløber. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenget efter Dybgaende 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 Vandalgitter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjet fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — 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 Kafen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Partøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Fritager ved Toldboden.

FAABOR

Indsejllingsløbet 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 Sejlpartøjer, reparerende Partøjer og større Partsladningspartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aitale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. 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.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m, Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 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 Partøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlpartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast.

Modereret Partøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Partøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Partøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorølle til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lømpning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Partøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenget betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres.

Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 —2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet).

Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 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 (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

HELSINGØ

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. beholdsvis 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. Lodsar ved Havnen og i Fyrsklubet »Lappegrunde». Faste Takster, Bugsering efter Aitale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Blørgningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBOR

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 belyst, 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 Partøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, utornet, Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers 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, Kølhalingslods, Ophallingsbedding for mindre Partøjer.

RUDKJØBIN

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m, Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Partøjer 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 Partøjer 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 Slanges 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.

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 Ordруп 3088Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 40

TORSDAG 1. OKTOBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VERDEN OVERRASKES STADIG

Der gaar snart ikke en Dag, hvor der ikke sker en Eksplosion af verdenspolitisk Betydning. Forleden var det Japanerne, der gik aggressivt frem mod Kina, og Europa, som i og for sig har nok at tage Vare paa, blev pludselig mindet om, at der ude i Østen ogsaa er en Krudttønde. Dog, det ser ud til, at ligesom det kom pludseligt med Sensationen, forsvandt den pludseligt; der bliver formodentlig ikke Krig ud af det i Østen denne Gang. Men man skal selvfølgelig intet forsværge.

Borgerkrigen i Spanien fortsætter nu paa tredie Maaned. Store Udslag til nogen af Siderne har Kampene hidtil ikke givet, den ene Dag ser det ud som om det er Militærpartiet, der gaar frem, den næste Dag synes Madrid-Regeringen paany at være Herre over Situationen.

Og saa er der endelig Genève — hvor Folkeforbundet holder Møder. Der drives det diplomatiske Spil mere intensivt end nogensinde før. Størst Interesse har der foreløbig kunnet noteres ved Udenrigsminister Edens Tale.

DEVALUERINGS

Ugens store Sensation blev Francs Devalueringen og alle de Begivenheder, der blev en Følge heraf. Selv om det vil hævdes, at det ikke kom som en større Overraskelse, at Frankrig omsider besluttede sig til at devaluere Franc'en, kan man godt gaa ud fra, at for Offentligheden blev det en Sensation. Det er paa det nuværende Tidspunkt umuligt at sige, hvor store Konsekvenserne af dette Skridt vil blive, men saa meget staar fast, at der derigennem er gjort et Skridt hen imod normalere og sundere Forhold indenfor hele Verdens økonomiske Liv. Situationen var efterhaanden blevet ganske uholdbar. Overalt mærkedes Uro og Irritation. De stadige politiske Situationer, den ene efter den anden bidrog kun til at øve deres Indflydelse.

Tiderne havde bedret sig, det er givet. I mange Lande — og da ogsaa her i Skandinavien — saa man lysere paa Situationen, men der var allfor mange Uromomenter ude omkring i Verden. Nu er et af de alvorligste i det mindste tilsyneladende fjernet. Det er muligt, at vi skal igennem adskillige Trængsler endnu, men der er ikke Tvivl om, at det er et Skridt i den rigtige Retning, og den Omstændighed, at de tre store, toneangivende Lande Frankrig, England og Amerika staar bagved det, der er sket, tyder paa, at der er fast Bund i det. Ethvert Forsøg paa at skabe Panikstemning — saaledes som man saa et Eksempel paa det fra den sovjetrussiske Statsbanks Side — vil øjeblikkelig blive slaaet til Jorden. De store og stærke staar sammen, og det er som om man mærker en redelig Vilje til nu at søge at faa Orden i denne urolige Verdens Økonomi. Er først den bragt paa Fode, saaledes at man kan regne med nogenlunde stabile Forhold paa dette saa vigtige Omraade, saa maa det andel vel ogsaa kunne klare sig. England tog Skridtet for 5 Aar siden, og de skandinaviske Lande fulgte med. Det har været fem Aar fulde af spændende og drastiske Begivenheder, men det er i Øjeblikket en Følelse af Lettelse, der gør sig gældende Verden over. Man kan strides om, hvorvidt det havde været heldigt, at Skridtet var blevet taget før eller ej. Nu er det gjort.

Schweiz og Holland følger med, Verden er dog trods alt ved at komme i Lave paany. Lad os tage det som et af de første virkelige Lyspunkter i en mørk og alvorlig Tid, og lad os haabe, at det er Indledningen til en ny Æra i Europa, ja i hele Verdens Historie. Den psykologiske Virkning har vist sig stærk, der er ikke Tvivl om, at den praktiske Virkning ogsaa vil vise sig at være det.

INDUSTRIBERETNINGEN

Industriberetningen for 1935, som foreligger nu, peger bl. a. paa, at den Nedskæring af Importen, som ved Begyndelsen af 1935 ansaas for nødvendig, i første Række blev rettet mod Byggematerialerne, hvad der i Forbindelse med Faldet i Obligationskurserne bidrog til at begrænse Byggeriet. For den derudover nødvendige Importbegrænsning frembød de færdige Industri-varer ikke tilstrækkelige Muligheder, idet de øgede Indrømmelser til Udlandet paalagde Forpligtelser til Færdigvareimport, hvorfor ogsaa Industriens Raastof-forsyninger stod overfor en Reduktion.

Ulemperne ved Reguleringen af Industriens Raastofimport har været meget store, og det har ikke kunnet undgaas, at de enkelte Virksomheders Produktions-dispositioner til Tider har været heldigt paavirket deraf, men Industrierne er dog paa dette Omraade som Helhed kommet gennem Aaret nogenlunde med det samme Resultat som i 1934.

Efterspørgslen efter Industriens Produkter var i 1935 stadig saa gunstig, at Produktionen atter blev ret betydelig forøget. Denne Produktionsudvidelse opnaedes kun i ringe Grad paa Importens Bekostning, men har ganske overvejende haft Forøgelsen af det indenlandske Forbrug og af Eksporten til Forudsætning.

For meget store Dele af Industrien gælder, at det stadig eftertragtede Maal i en Aarrække har været at genvinde en tabt Afsætning eller at erstatte en Import fra Udlandet, med hvilken man direkte konkurrerede, med egne Varer. Disse Bestræbelser har nu i meget stort Omfang mistet deres Aktualitet, og dette er sket, enten ved at Maalet er naaet, eller ved at Forholdene er saa stærkt ændret, at Maalet maa opgives eller ændres.

Hvad først Eksporten angaar, kan det formentlig nu fastslaas, at en Række Eksportindustrier faktisk er stillet ganske paa samme Maade som Landbruget, for saa vidt angaar den udenlandske Afsætning, idet det uden en for Tiden utænkelig Ændring i Verdensøkonomien ikke er muligt at arbejde Eksporten op paa samme Højde som tidligere. Paa den anden Side har adskillige andre Industrier oparbejdet en Eksportafsætning af langt større Dimensioner end tidligere, som nogenlunde har givet Erstatning.

Industriens Produktion for Hjemmemarkedet bærer nu i meget stort Omfang Præget af, at den Udvikling, der har været i Retning af at erstatte Import med danske Varer, nu i nogen Grad er afsluttet, enten fordi Industriens Produktionsevne med de forhaandenværende Anlæg er beskæftiget, eller fordi de handelspolitiske Forhold lægger for stærke Hindringer i Vejen for en videre Udvikling.

Paa en Række vigtige Felter, hvor den nødvendige Anlægs-kapitals Størrelse eller andre Vanskeligheder ikke har stillet sig hindrende i Vejen derfor, er startet en Mængde ny Virksomheder, som dækker en stor Del af den Afsætningsforøgelse, Industrien har opnaaet.

Det industrielle Produktionsindex steg fra 117 i 1934 til 125 i 1935, saaledes at der var en Stigning paa 8 pCt. Denne Produktionsstigning kan kun i meget ringe Grad føres tilbage til Skærpelsen af Importrestriktionerne. Dernæst spillede Eksportstigningen en meget betydelig Rolle, Industrien har i 1935 ved en Forøgelse af sin Eksportproduktion kunnet bidrage til Handelsbalancens Forbedring med over dobbelt saa stort et Beløb som Landbruget. Industrieksporten voksede nemlig med 26 Mill. Kr., fra 524 Mill. Kr. i 1934 til 280 Mill. Kr. i 1935, og udgjorde sidstnævnte Aar 23 pCt. af Landets samlede Eksport. Industriens Andel naaede ikke højere end 20 pCt. i de for Industrieksporten gunstigste Aar, før Landbrugs krisen begyndte.

Den største Eksportstigning skyldes Olieindustrien, hvis Eksport er vokset med 19 Mill. Kr., hvorefter kommer Skibe og Maskiner med en Stigning paa 11 Mill. Kr. De øvrige Poster giver et Billede af de meget uensartede Vilkaar, Eksportmarkederne bød de danske Firmaer i 1935.

Industrieksporten er under den nuværende Situation ikke alene mere svingende, men den har ogsaa i væsentlig Grad ændret Karakter.

Der blev i 1935 stiftet 101 industrielle Aktieselskaber med en Aktiekapital paa ialt 7,8 Mill. Kr.

Ialt 54 industrielle Aktieselskaber foretog Kapitaludvidelser til et samlet Beløb af 3,1 Mill. Kr.

Statistiken over Nedskrivninger af Aktiekapital bærer Præg af, at Industrien nu i nogen Tid har arbejdet under forbedrede Forhold.

LANDSTINGSVALGET OG SKIBSFARTEN

Lodtrækningen paa Bornholm medførte, at Regeringen fik Flertal og at Landstinget nu kan træffe Overensstemmelse efter Folketingets Vilje. Der er ikke længere nogen »Bremseklods« paa. Fra mange Sider, og vel ikke mindst indenfor Skibsfarten, vil man med Interesse se hen til, hvad det er, der nu forestaar. Saa meget kan man vel nok sige, at de Erfaringer der er gjort udenfor Danmark, hvor de forskellige Folkefrontpartier har ført Roret, ikke frister til at gaa i deres Spor. De eneste Punkter indenfor Skibsfarten, som Statsminister Stauning berørte i sin Programtale var de to, der skal til Forhandling i Genève, nemlig Bemandings- og Arbejdstids-Spørgsmaalet. Det vil blive en Diskussion om Lønninger, om Arbejdstid og andre Forhold i Forbindelse hermed. Man maa oprigtigt haabe, at der ikke vil blive lagt det frie Initiativ yderligere Hindringer i Vejen, saa vist som det er dette Initiativ, der skal skabe Værdierne, der er nødvendige for at Statshusholdningen kan opretholdes i den Udstrækning, som der nu er Tale om. Tiderne er ikke blevet daarligere, men snærende Baand for Skibsfartserhvervet som for andre Erhverv vil altid vise sig at være en Boomerang, der vil komme tilbage med forøget Kraft. Det danske Samfund er i sin Helhed sundt og godt; vi er fri for de Elementer, der i andre Lande har skabt saa store Ulykker, og det maa haabes og ønskes, at vi stadig kan holde os disse Elementer paa Afstand. Stikker de Hovedet frem herhjemme, bør de alvorligt dukkes, for i Danmark er der ikke Plads for den Art Eksperimenter, som Tiden har været saa uhyggelig rig paa i forskellige andre Lande — med det Resultat, at kun én Anskuelse er herskende; det maa haabes, at Danmark stadig vil vedblive at være et frit Land, og at ogsaa dets Handel og Skibsfart vil faa saadanne Kaar, at Landet kan hævde den smukke Position, det har i Øjeblikket i en Verden, hvor Uro og Nervøsitet hersker og hvor Restriktioner og andre snærende Baand — paa Handel, paa Ytrings- og Erhvervsfrihedens Felt — gør sig mere og mere generende gældende. For dansk Skibsfart er det jo nemlig en uafviselig Nødvendighed, at Statsskibet styres frit af alle disse Tidens farlige Skær, indtil vi kommer ind i mere smult Vande.

SKIBSREDER A. P. MØLLER 60 AAR

En af dansk Skibsfarts betydeligste Mænd, en af Danmarks mest fremtrædende Personligheder, Skibsreder A. P. Møller fylder 2. Oktober 60 Aar.

Skibsreder A. P. Møller, der er Søn af den nu afdøde Svendborg-Skibskaptajn P. M. Møller, Føreren bl. a. af »Laura« fik sin Uddannelse til at begynde med i Udlandet, først i Tyskland — Königsberg — derefter i England — Newcastle — og omkring 1900 kom han til Rusland, hvor han var ansat i St. Petersburg hos Befragtnings- og Rederifirmaet Poul Mørch. Mørch havde »The Northern Steamship Co.« under russisk Flag og »D/S Dansk Russisk« under dansk.

Efter nogle Aars Ophold i Rusland kom A. P. Møller hjem og kom ind i Firmaet C. K. Hansen i 1903 og deltog i Befragtningen af »Dannebrog«s Skibe. Mens han var hos C. K. Hansen, startede han D/S »Svendborg«, og den første Baad var S/S Svendborg paa ca. 2000 Tons. I 1912 forlod han C. K. Hansen og startede samme Aar »Dampskibsselskabet af 1912«.

Begge de to nævnte Selskaber har siden udviklet sig saaledes, at de nu indtager en meget fremtrædende Position blandt danske Rederier. Endvidere startede han »Dampskibsselskabet af 1929«, sit eget Tankrederi, er interesseret i Hvalfangst osv. Mærsk-Baadene: S/S Rita, Effie, Hertha, Inge, Laura, Cornelia, Jessie, Mathilde, Lica, Lexa og Chastine Mærsk tilhører Dampskibsselskabet Svendborg, mens M/T Bente, Aase, Anglo, Jane, Caroline, Emma, Marie og Henning Mærsk og M/S Gertrude, Peter, Anna og Nora Mærsk er Tank- og Ruteskibe, som ejes af Dampskibsselskabet af 1912 og Dampskibsselskabet Svendborg i Forening, og endelig er S/S Hulda, Vibeke, Elisabeth, Johannes, Sonja, Arnold, Hans, Oluf, Gunvor, Agnete, Emilie, Kirsten, Jakob, Susan og Betty Mærsk og M/S Sally og Noline Mærsk Dampskibsselskabet af 1912's. Disse Mærskbaade har ført Danmarks Navn ud over Havene, de betegner A. P. Møllers Indsats indenfor dansk Skibsfart, og man kan roligt sige, at denne Indsats er bestandig voksende, han er en Mand, der er vaagen overfor alt nyt.

Sit eget Skibsværft anlagde Skibsreder A. P. Møller i Odense, og dette — Odense Staalskibsværft — har i Løbet af en forholdsvis kort Aarrække erobret sig en fremtrædende Position. I Amerika er hans Interesse knyttet til Isbrandtsen Møller Company, New York, og rundt om paa Jordkloden har han gennem sine Skibe gjort sig gældende. Enhver maa anerkende den banebrydende Virksomhed, som A. P. Møller har udfoldet indenfor dansk Skibsfart; dens Rækkevidde lader sig ikke overskue, men den Indsats, han har gjort, har været til stor Gavn for hele Erhvervet, og alt tyder paa, at den fortsættes og forøges.

Herhjemme har Skibsreder A. P. Møller ofte gennem sine Udtalelser og gennem sine Handlinger vakt Opmærksomhed om sit Navn. Han er en af de Mænd, der indenfor dansk Offentlighed oftest staar Gny om. Skibsreder A. P. Møller har alle Dage været en stærk og handlekraftig Personlighed, der har været sin egen Lykkes Smed, som har arbejdet sig frem til en Stilling, der er saa anset som nogens herhjemme, og hans Liv og Arbejde kan tjene til Forbillede for de unge Mænd, der vil frem i Verden og som ikke skyer nogen Anstrengelse for at bryde sig en Vej.

Dansk Skibsfart vilde være fattigere, om den ikke ejede en Mand som A. P. Møller. Hans stærke Hævdelse af, at dansk Skibsfart maa staa paa egne Ben, er ofte fremsat med et Gny, saa det slog Gnister. Han ved, hvad han vil, — og i en Tid, hvor saa meget er udflydende, er han velgørende klar. Skibsreder A. P. Møller er en af de Mænd, der har gjort Danmark større og bragt Danmarks Navn ud over Verden.

NORDENS STØRSTE REDERI FYLDER 75 AAR

Den 1. Oktober 1861 startedes af Wilhelm Wilhelm- sen i Tønsberg i Norge den Virksomhed, som senere skulde blive Nordens største Rederi og kendt i enhver Havn over hele Verden.

Firmaet begyndte som Skibsmæglerforretning, og efterhaanden skaffede det sig ogsaa Interesse i Sejlskibe; det først Sejlskib, Barken »Mathilde« købtes i 1865 og blev Forløber for en lang Række Sejlskibe. I 1887 ejede Firmaet 13 Sejlskibe paa ialt 8043 Tons; i Dag, knap 50 Aar efter, raader det over 520.098 Tons, nemlig 40 Motorskibe paa ialt 368.165 Tons d.w., 8 Dampskibe paa ialt 71.911 Tons, 4 Tankbaade paa 42,322 Tons og 4 Motorskibe under Bygning paa 37.700 Tons, ialt 56 Skibe paa 520.092 Tons d.w. eller ca. 8,4 pCt. af Norges Handelsflaade.

Det første Dampskib »Talbot« paa 1800 Tons anskaffedes i 1887. Sin betydeligste Indsats har Rederiet dog maaske gjort som Pioner for Motorskibene.

Firmaet saa lidlig Betydningen af regelmæssige oversøiske Ruter og var blandt de første i Norge paa dette Omraade. I 1907 overtoges Norge-Mexico-Gulf Linen, i 1911 startede Wilhelm- sen i Forbindelse med Fearnley & Eger, den norske Afrika-Australien Linie, som Firmaet nu ejer alene.

I 1914 startede Wilhelm- sen og Fearnley deres regel-

mæssige Ruter mellem Skandinavien, Kontinentet og Indien. I 1916 fulgte Ruten paa Straits, Kina og Japan. Samme Aar begyndte Wilhelm- sen sin Rute mellem New York, Brasilien og La Plata. Og i 1928 udvidede Firmaet sit Linienet til ogsaa at omfatte Ruten New York-Østen.

Udviklingen fortsattes og Firmaet Wilhelm Wilhelm- sen har nu ialt 15 regelmæssige Ruter.

Det er Slægten Wilhelm- sen selv, der har sat sit Præg paa den Udvikling, først Stifteren, Kaptajn Wilhelm Wilhelm- sen, siden gennem mange Aar Konsul Halfdan Wilhelm- sen, der virkede i Selskabet fra han var 23 Aar til sin Død i 1923. I 1917 blev Selskabets Hovedkontor flyttet til Oslo, men et Filialkontor findes stadig i Tønsberg, og Skibene er registreret der. Den nuværende Seniorchef er Kaptajn Wilhelm Wilhelm- sen, og den øvrige Ledelse bestaar af Advokat Karl Schøning, Skibsreder Niels Werring, Direktør Chr. Strand og Repræsentant for 3die Generation, den unge Tom Wilhelm- sen.

Ogsaa til Danmark er Firmaet knyttet, saaledes har Det østasiatiske Kompagni gennem mange Aar staaet i nært Samarbejde med det, og blandt Gratulanterne paa Højtidsdagen er da ogsaa Etatsraad H. N. Andersen. Fra hele Norden, ja fra hele Jorden vil der gaa Lykønskninger til det store norske Rederi, der har øvet en saa betydelig Indsats gennem de 75 Aar.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Forordning udstedt af Søfartskommissariatet for U. S. S. R.

Fra 1. April 1936 fastsættes følgende Afgiftstarif for den Kommission, der vil være at erlægge af udenlandske Skibe til de maritime Agenturer:

for Skibe indtil 500 Tons Dødvægt	Rbl. 50,00
» » » 1,000 » »	» 75,00
» » » 2,000 » »	» 140,00
» » » 3,000 » »	» 175,00
» » » 4,000 » »	» 250,00
» » » 5,000 » »	» 300,00
» » » 8,000 » »	» 375,00
» » over 8,000 » »	» 450,00

For hver ekstra Anløbshavn beregnes en Trediedel af den førstopkrævede Agenturkommission, f. Eks. for Skibe indtil 1,000 Tons beregnes en Kommission af Rbl. 75,00 ved Anløb af én Havn, Rbl. 100,00 ved Anløb af 2 Havne og Rbl. 125,00 ved Anløb af 3 Havne.

For Manifestblanketter, Konnossementblanketter o. s. v. beregnes, alt efter det Kaptajnen leverede Antal, fra Rbl. 5,00 til Rbl. 65,00.

Takster for forskellige Tjenester ydet i Sovjet- Unionens Handelshavn

I. Takster for Benyttelse af Slæbebaade (alle Havne undtagen Leningrad).

a) for Benyttelse af Slæbebaade, Transportbaade og andre flydende Hjulpe midler med Maskinkraft paa 24 I.H.K. eller derunder er Taksten Rbl. 13,50 pr. Time.

b) for Benyttelse af Slæbebaade, Transportbaade og andre flydende Hjulpe midler med Maskinkraft over 24 I.H.K. er Taksten 14 Køpek i Timen pr. I.H.K. plus en Ekstravgift, hvis Størrelse fastsættes efter nedenstaaende Skala:

Gruppe	Maskinkraft	Ekstrabetaling
1	24—59	Rbl. 12,60
2	60—99	» 20,48
3	100—149	» 21,83
4	150—239	» 27,00
5	240—319	» 27,90
6	320—450	» 28,80
7	451—750	» 30,15
8	751—1000	» 30,38
9	1001—1500	» 49,50

Anmærkning Nr. 1: Arbejdstiden beregnes fra det Øjeblik, hvor Slæbebaaden, Transportbaaden, Lægtere eller andet flydende Hjulpe middel afaar fra sin Station, til den vender tilbage til samme.

Anmærkning Nr. 2: Mindre end en halv Times Arbejde beregnes som ½ Time; over en halv Times Arbejde beregnes som en hel Time.

Anmærkning Nr. 3: Taksten for Motorbaade forhøjes med 15 pCt. i Forhold til Dampbaade af samme Maskinkraft.

Anmærkning Nr. 4: For Benyttelse af Havens Pramme og Lægtere uden Maskine beregnes en Afgift i Forhold til disses Lastekapacitet, nemlig:

for Jernpramme og Lægtere fra Rbl. 90,— til Rbl. 360,— i Døgnet,
for Træpramme og Lægtere fra Rbl. 67,— til Rbl. 180,— i Døgnet.

II: I Leningrad Havn:

a) for Bugsering af Skibe

til Kullhavnen:

Skibets Størrelse	Afgift
indtil 1,000 R. T.	Rbl. 67,50
fra 1,001 til 1,500 R. T.	» 112,50
» 1,501 til 3,000 R. T.	» 135,00
» 3,000 og over	» 157,50

til Trælastbassinet:

indtil 1,000 R. T.	Rbl. 112,50
fra 1,001 til 1,500 R. T.	» 135,00
» 1,501 til 3,000 R. T.	» 144,00
» 3,000 og over	» 202,50

til Trælastkæden ved Norskø Kanal eller til Granitnaja Stjenka i Gutujevski-Bassinet:

indtil 1,000 R. T.	Rbl. 90,00
fra 1,001 til 1,500 R. T.	» 112,50
» 1,501 til 3,000 R. T.	» 157,50
» 3,000 og over	» 180,00
for Skibe i kortere Kystfart	» 67,50

ad Nevafloden højere end Sjelesnaja Stjenka og indtil Leutnant Schmidt Broen:

indtil 1,000 R. T.	Rbl. 112,50
fra 1,001 til 1,500 R. T.	» 135,00
» 1,501 til 3,000 R. T.	» 157,50
» 3,000 og over	» 202,50
for Skibe i kortere Kystfart	» 67,50

for Forhaling og Omplacering af Skibe indenfor Havens Omraade:

Slæbebaadens Maskinkraft	pr. Time
100—200 I.H.K.	Rbl. 135,00
201—300 I.H.K.	» 180,00
301—450 I.H.K.	» 225,00
451—850 I.H.K.	» 300,00

Anmærkning: Ved langvarigt Arbejde, hvor der som Følge af Arbejdets Natur kan opstaa længere Pauser under Arbejdet, beregnes Betalingen efter særlig Overenskomst. For Udpumpning af Vand ved Hjælp af Bugserbaade, der er indrettede hertil, beregnes 10 pCt. mindre i Betaling end ovenfor anført. Afgiften for Benyttelse af Lægtere paa indtil 300 R. T. er Rbl. 135,00 i Døgnet. For Lægtere over 300 R. T. er Afgiften Rbl. 202,50 i Døgnet. Taksten for Benyttelse af Leningrad Havns Motorbaade

beregnes pr. Hestekraft-Time, men dog ikke for mindre end 2 Timer; for hver effektiv Hestekraft-Time er Taksten Rbl. 1,80 for Motorbaade paa indtil 40 eff. H.K. og Rbl. 0,90 for Baade over 40 eff. H.K.

III. Afgift for Benyttelse af Flydekraner:

1) for 1 Times Arbejde uafhængig af Kranens Kapacitet Rbl. 90,—.

2) for Bugsering af Kranen til Arbejdsstedet og tilbage Rbl. 202,50.

Arbejdstiden beregnes fra det Øjeblik, Kranen er for-tøjet ved Arbejdsstedet, forudsat at Kranen er i fuld Arbejdsstand, hvorhos bemærkes, at den første ikke fulde Time regnes som 1 Time, samt at efterfølgende ikke fulde 30 Minutter regnes som $\frac{1}{2}$ Time og over 30 Minutter som 1 Time.

I Tilfælde af, at Kranen sendes udenfor Havnerayonens Akvatorium, beregnes Afgiften for saavel Kranen som Bugserbaaden, for sidste i Forhold til dens Maskinkraft, fra det Øjeblik, hvor de forlader deres Station, til de vender tilbage til samme.

IV. Takst for Forsyning af Ferskvand:

Ved Levering direkte fra Land til Skib Rbl. 3,50 pr. Ton, ved Levering fra Vandpram eller lign. Rbl. 6,00 pr. Ton.

V. Takst for Dykkerarbejder:

For Udførelse af Dykkerarbejder, inklusive Betaling for Dykkerdragt og Baad Rbl. 67,50 pr. Time for Benyttelse af Dykkerdragt (uden Dykker) Rbl. 22,50 pr. Time for Benyttelse af Baad (uden Dykker) Rbl. 13,50 pr. Time

VI. Takst og Betingelser ved sanitære Forholdsregler:

1) For Tilkaldelse af Læge til Skibet fra den maritime Lægevagtstation eller Vagtstue paa Førerens eget Initiativ, saafremt Tilkaldelsen ikke skyldes de for den sanitære Beskyttelse af Unionens Grænser vedtagne Forordninger, afkræves for Skibe med mekanisk Drivkraft en Afgift af Rbl. 45,00, og for Sejlskibe Rbl. 22,50, ligesom Lægens Befordring til og fra Skibet desforuden betales af Skibet.

2) For Tilkaldelse af Læge fra den maritime Lægevagtstation eller Vagtstue til Skibet til en farlig smitsom Syg samt for Lægehjælp og Behandling af en saadan Syg i den maritime Lægevagtstations eller Vagtstues Isolator afkræves ingen Betaling.

3) For Udførelse af forskellige sanitære Forholdsregler, som Desinfektion, Desinsektion, Deratisation o. s. v. beregnes 11 Kopek pr. Kubikmeter Skibsrum, der er blevet underkastet Behandling, hvis det samlede Rummaal er under 10,000 Kubikmeter, og 9 Kopek pr. Kubikmeter, hvis dette er over 10,000 Kubikmeter. Desuden beregnes følgende Afgift til Dækning af Omkostninger til Organisationsarbejde og Arbejdshjælp:

ved Behandling af indtil 200 Kub. Meter	Rbl. 27,00
fra 201 til 300 Kub. Meter	» 49,50
» 301 » 500 »	» 67,50
» 501 » 1,000 »	» 103,50
» 1,001 » 2,000 »	» 166,50
» 2,001 » 3,000 »	» 247,50
» 3,001 » 6,000 »	» 337,50
» 6,001 » 10,000 »	» 450,00
over 10,000 »	» 562,50

For Desinfektion af Effekter og Beklædningsgenstande etc. i Desinfektionskamre af indtil 80 kg Kapacitet beregnes Rbl. 22,50, i Kamre med en Kapacitet af 81—160 kg Rbl. 31,50 og i Kamre med en Kapacitet over 160 kg Rbl. 45,00 for hver Kammerfyldning.

4) For Udstedelse af Sundhedsattester beregnes en Afgift af Rbl. 2,50 pr. Attest.

5) Afgiften for ovennævnte Arbejder afkræves af de maritime Lægevagtstationer eller Vagtstuer, som fører Regnskab over de indkomne Beløb efter de af Sundhedskommissariatet fastsatte Regler.

6) For de for ovennævnte sanitære Arbejder af de maritime Lægevagtstationer og Vagtstuer afkrævede Beløb udstedes Kvittering efter vedtagen Form.

7) De for sanitære Arbejder indkomne Beløb krediteres Staten paa Sundhedskommissariatets Regnskab i vedkommende Unionsrepublik.

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft

De hidtil i Statens Besiddelse værende Aktier til et samlet Beløb af 8 Millioner Reichsmark i Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft er nu blevet erhvervet af et hamborgsk Konsortium under Ledelse af Vereinsbank i Hamborg og foruden denne Bank omfat-

lende Commerz- und Privat-Bank A.G., Hamborg, samt Firmaerne Noltebohm & Co., Schröder Gebrüder & Co. og Theodor Wille. Hermed er Aktiekapitalen i Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft igen fuldstændig i Privatbesiddelse.

Den samlede Aktiekapital andrager 10 Millioner Reichsmark.

For Byen Hamborg er denne Begivenhed af stor Betydning. Det vil sikkert huskes, at det vakte betydelig Beklagelse, da det i 1929 blev bekendt, at Majoriteten af Aktiekapitalen i Hamburg-Sydamerika Linien — der dengang beløb sig til ialt 40 Millioner Reichsmark — var i Lommen paa Norddeutscher Lloyd, Bremen. Nu, da Aktieposterne udelukkende er fordelt i Hamborg, hører Linien og dens Fødeby sammen paany, denne By, hvor fremtrædende Skibsmæglere, bl. a. den gamle August Bolten, grundlagde Linien for godt 90 Aar siden.

Hamburg—Amerika-Liniens Nybygningsprogram

Generalkonsulatet i Hamborg meddeler, at det paa Deutsche Werft for Hamburg—Amerika-Linien byggede Fragtmortorskib til Anvendelse i Farten paa Australien og Nederlandsk Indien er løbet af Stabelen den 17. d. M. — Skibet, hvis Rumindhold vil være 7.400 Br. Reg. Tons, og ikke som i Presen tidligere offentliggjort 4.700 Br. Reg. Tons, har faaet Navnet »Wuppertal«.

Skibet vil blive drevet af et Diesel-elektrisk Anlæg, der ifølge Pressens Udtalelser skal være det eneste eksisterende i sin Art og Størrelse, der arbejder ved Vekselstrøm. Tre Maskiner, der drives af Dieselmotorer, frembringer den nødvendige Strøm. Da Kraftoverførslen fra Maskinerne til den i Bagstavnens opstillede Propelmotor, der har et Tværmaal af ca. 4½ m, sker ved en elektrisk Ledning, spares megen Plads, der kan udnyttes til Lasterum.

Mandskabet vil faa Ophold dels i Enkeltmands-Kamre, dels i 2, 3 og 4-Mands Kamre. Der findes i Vaskerummene rindende varmt og koldt Vand. Særlige Slukningsapparater til Sikring af Ladningen er indbygget, hvorhos Vægbeklædningen til Beskyttelse mod Brandfare i vid Udstrækning er imprægneret med Beskyttelsesmidler.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i August 1936

I Almindelighed har August Maaned været endnu lidt gunstigere for Rotterdams Havnetrafik end Juli Maaned. Sammenlignet med samme Maaned i Fjor var der ganske vist en ringe Nedgang i den indgaaende Trafik, der fulgte efter den store Forøgelse i Juli, men denne Nedgang erstattedes rigeligt ved en større udgaaende Trafik.

Trampbaadene udlossede følgende Ladninger:

	August 1936:	August 1935:
Erts	94	57
Korn	34	51
Trælaster	74	83
Jordolie	28	32
Kul	31	28
Andre Ladninger	67	44

Ialt ankom med mindre Liniebaade 248 (267) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i August 1935) og med større Liniebaade 106 (98). Yderligere ankom 328 (295) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 272 (274) mindre Liniebaade, 80 (74) større Liniebaade og 300 (226) Trampbaade, heraf 161 (158) med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 52 (48) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 32 (15) Skibe til Rotterdam og 41 (22) Skibe til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibsrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg var 33,46 pCt. (29,04 pCt.), medens Antwerpens Andel androg 31,17 pCt. (31,50 pCt.).

Havnetakst-Forhøjelser

Fra den 15. September er Lodstaksterne i de algierske Havne forhøjet, og de nye Takster er som følger:

Algier: Indgaaende Frs. 0,12 — Udgaende Frs. 0,10 pr. N. R. T. Minus 2 pCt. paa Totalbeløbet.

Oran: Indgaaende Frs. 0,12 — Udgaende Frs. 0,10 pr. N. R. T. Minus 2 pCt. paa Totalbeløbet.

Philippeville: Indgaaende Frs. 0,18 — Udgaende Frs. 0,08 pr. N. R. T. Minus 2 pCt. paa Totalbeløbet.

Mostagenem: Indgaaende Frs. 0,13 — Udgaende Frs. 0,08 pr. N. R. T. Minus 2 pCt. paa Totalbeløbet.

Bona: Indgaaende Frs. 0,12 — Udgaende Frs. 0,11 pr. N. R. T. Minus 2 pCt. paa Totalbeløbet.

Bougie: Indgaaende Frs. 0,18 — Udgaende Frs. 0,07 pr. N. R. T.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Devalueringen af franske Francs og en Række andre mindre fremtrædende Guldvalutaer har, som naturligt er, medført en vis Stilstand i Forretningerne paa flere af de oversøiske Markeder, og man maa utvivlsomt indstille sig paa en roligere Periode, indtil Forholdene er mere afklarede.

Nogen Afsvækkelse i Rateniveauet har det øjeblikkelige valutariske Kaos ikke medført, og markeds-mæssigt set skulde selv to eller tre Ugers Reservation fra Befragternes Side ikke have nogen Indflydelse paa Fragtniveauet. Tonnagen er jævnt fordelt paa de forskellige Markeder, og prompt Tonnage, som i en nervøs Reders Haand i en Situation som den øjeblikkelige kan blive farlig for Markedsniveauet, er kun til Stede i ringe Mængde. — Desuden er det jo en Kendsgerning, at Kornhøsten saavel i Europa som paa det nordamerikanske Fastland har været langt ringere end sidste Aar, og af denne Grund vil en Række Stater, som tidligere har været selvforsynende eller til og med optraadt i de kornexporterende Landes Rækker, blive tvungne til at importere store Mængder Korn, hvilket kun kan blive til Gavn for Skibsfarten, idet netop Nedgangen i Behovet for Tonnage til Transport af Korn forarsaget af en Række europæiske Staters Forsøg paa at blive selvforsynende i denne Retning har været en stærkt medvirkende Faktor til den langvarige Depression paa Fragtmarkedet.

Iøvrigt er det jo den almindelige Mening, at Op-løsningen af Guldblokken vil være det første Skridt paa Vejen mod en friere Verdenshandel.

Hvad Ugens Markeder angaar, var for Kornmar-kedernes Vedkommende det mest bemærkelsesværdige, at St. Lawrence igen begyndte at operere i større Stil, saavel til UK/Cont. som til Italien. Desværre var der mere end tilstrækkelig disponibel Tonnage, saa Befragterne kunde dække sig til Minimalraterne. St. Lawrence/Skandinaviens sluttes uforandret til omkring 14/15 Cts. per 100 lbs. med Linere.

River Plate var i Ugens Begyndelse ogsaa meget aktivt og betalte helt op til 3/3d. over Minimalraten. Senere paa Ugen kom der noget mere Ro over Mar-kedet, men der er stadig Anvendelse for Tonnage helt hen til Jan./Febr.

Australien har ligeledes taget en Række Baade for Korn til Europa med omkring 1/- Præmie betalt for Decbr. og Jan. Tonnage Efterspørgslen er stadig tilfredstillende for helt hen til primo Marts cancelling.

Donau lider stadig under Tonnagemangel, og de faa disponible Skibe kan derfor opnaa meget høje Rater. Sidste Slutning var til 23/- til p.p. UK. option

Antwerpen eller Rotterdam til 6d. less, Okt. Fra Constanza er betalt til højere Rate af 17/6d. til Continentet.

De andre Kornmarkeder har været uden Betydning, selv om der noteres forskellige tentative Ordre fra British Columbia til UK. til omkring 20/-. Denne Rate svarer dog slet ikke til, hvad der kan opnaas paa fio. Basis.

Paa de andre oversøiske Markeder er Forholdene ikke meget forskellige fra sidste Uge. Soyabønner fra Dalny noteres uforandret omkring 27/- à 27/6. Basis Rotterdam eller Hamburg. Ris fra Saigon var mere aktiv før Francdevalueringen kom, men i Øjeblikket er Befragterne ikke i Markedet. Markederne fra Indien er stadig meget faste. Kerner fra Madras Kysten kan antagelig gøres til 31/3d. til UK/Cont. for Decbr.

Fra Sydamerikas Vestkyst er der kun begrænset Efterspørgsel, og Befragterne foretrækker stadig at operere paa Timecharter Basis. Nordpacific noteres uforandret omkring 22/- per 100 Balefod til Østen og Australien, fio. Basis. Lumber British Columbia/Sydafrika er sluttet til omkring \$14.25 per Mille, og Befragterne søger Tonnage fra British Columbia til Northern Range til omkring \$10.— per Mille.

Paa de europæiske Markeder er Tonnagesituationen stadig meget stram. Trælastmarkederne maa stadig betale over Minimalraterne, og Udsigterne for Resten af Sæsonen er tilfredsstillende, da der stadig er store Kvantiteter af Træ osv., der skal afskibes, førend Isen lukker de forskellige Havne. Kul fra England til Danmark er ligeledes fast. Tyne/København har betalt 4/9d. for 3600 Tonner med hurtig Losning, og 2400 Ts. Koks fra London til København har maattet betale 6/9d. ligeledes med hurtig Losning.

Middelhavet betaler stadig gode Rater, men hver enkelt Last maa prøves. Alexandria/Hull har maattet betale 14/6d. per 60 Cbft. for Oktober Damper, hvilket er den højeste Rate, der har været betalt i mange Aar. Fra Sortehavet har Russerne betalt 18/- for Ertis fra Poti til USNH. og 14/9d. for Kul fra Mariupol til Rouen.

Timecharter Markedet er uden større Forandringer. Stor Dieseltonnage efterspørges stadig, men der er kun meget faa Skibe, som ikke er bundne. Raten ligger antagelig omkring 4/6d., maaske lidt højere for Skibe, der kan give Levering paa denne Side Nytaar, for ca. 12 Maaneder. I Vestindiafarten er der lidt mere Liv. For 4000 Tonnere kan Værdien antagelig ansættes til omkring \$1.20 for Rundtur. Timecharter trip across er sluttet til \$2.— for 5000 Tonner.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nordisk økonomisk Møde i Oslo

De nordiske Delegationer for økonomisk Samarbejde (Nabolandsnævne) har afholdt Fællesmøde i Oslo i Dagen 28. til 30 September. Følgende Medlemmer fra Danmark gav Møde: Generaldirektor H. Koefoed, Formand, Direktør Th. P. Juncker, Grosserer Laage-Petersen, Lands-tingsmand H. Hauch, Folketingsmand Chr. P. Jensen, Sekretær, Kontorchef i Udenrigsministeriet Anthon Vestbirk.

Til Behandling paa Mødet forelaa bl. a. Spørgsmaalet om Mulighederne for at tilvejebringe større Ensartethed i de nordiske Landes Toldnomenklatur og Løtelser i Telefonforbindelsen mellem de nordiske Lande.

Klaipeda Havn

Klaipeda (Memel) Havnedirektion har udsendt et Hefte med Beretning om Havnens Virksomhed i 1935. Der ankom ialt 1225 søgaaende Skibe paa tilsammen 691,278 Netto Reg. Tons og 2321 Flodskibe paa 121,863 Tons. Inkluderet Transitgods var Vareomsætningen 666,023

Tons søgaaende og 166,641 Tons via de indre Farvande for indgaaende, og henholdsvis 441,107 Tons og 174,294 Tons udgaaende.

Russisk Isbryder nødstedt

Fra Moskva meddeles, at den russiske Isbryder »Vladimir Rusanoff er i Fare for at blive skruet ned af Ismasserne i Nordre Ishav. Alle Forraad er løst op paa Isen, og man forsøger nu at transportere dem til Bestemmelsesstedet, Kronprins Rudolfs Land. En anden russisk Isbryder, »Sadko«, forsøger at komme til Assistance, men alle Forsøg er hidtil mislykkedes.

Hypigere Afgang i Hamborg—Bremen—Frankrig-Ruten

Argo Reederei A.G., Bremen, og Rederiet Wornes & Cie har i deres Rute-fart mellem Hamborg, Bremen og de franske Atlanterhavshavne foretaget visse Forbedringer. Fra Midten af September udvidedes den hidtidige 10 Dages Fart til en egentlig til Le Havre, Paris og Bordeaux. Far-

ten paa Dunkerque og Rouen fortsættes uforandret med 14 Dages Tjeneste.

Kieler Kanalen

Gennem Kanalen gik i August 1936 4,794 Skibe med ialt 1,802,825 N. R. T. Det betyder en Forøgelse sammenlignet med forrige Maaned paa ikke mindre end 11,3 pCt.

Tre engelske Nybygninger til Australien Farten

Den med Ruten til Australien-New Zealand beskæftigede Port Line (Commonwealth & Dominion Line Ltd.) i London har afgivet Bestilling paa 3 Motorskibe paa hver 9,500 Tons. De skal bygges hos henholdsvis Wm. Doxford & Sons, Sunderland, Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Wallsend-on-Tyne, og Joseph L. Thompson & Son, Ltd., Sunderland.

Trafikken paa Beira

Havnen i Beira, den næststørste i Mozambique, har foruden de omliggende Dele af Mozambique ogsaa Nord- og Syd-Rhodesia og Nyassaland som Opland. Endvidere finder der Afskibninger Sted fra det belgiske Kongo-Område over Beira. IAaret 1935 udlossede 696 Skibe ialt 220,000 Tons Varer og indlossede 445,186 Tons Varer til en Værdi af henholdsvis 15,733,726 Guldschudos og 38,073,433 Guldschudos. Øverst blandt de fremmede Skibe staar England med 362 Skibe, derefter fulgte Tyskland med 86, Portugal og Holland med hver 84, Italien med 22, Amerika med 20, Japan med 17, hvorefter fulgte Norge, Danmark, Sverige og Finland. I Sammenligning med Aaret forud var Udviklingen følgende (i Tons):

	1934	1935
Udførsel	380,736	445,186
Indførsel	205,915	222,366
Transit	210,690	210,859
	797,341	878,411

I 1928 var til Sammenligning de samme Tal henholdsvis 276,000 for Udførselen og 192,000 Tons for Indførselen.

Forøgelse af den litauiske Flaade

Den litauiske Regering har paany beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Forøgelse af den litauiske Handelsflaade og udtalt sig for Erhvervelse af 2—3 Dampere paa hver ca. 1,500 Tons. Det er Eksportselskabet »Maistas«, der skal overtage Dampene.

Navneforandring i Marokko

Havnpladsen Villa Alhucemos i spansk Marokko har faaet Navneforandring og hedder nu igen Villa Sanjurjo.

Dublin som Tanker-Havn

Efter lange Forhandlinger indenfor interesserede Kredse er man nu kommet til en Afgørelse, der sikrer Bygningen af et stort Raffinaderi i Havnen ved Dublin og ved Siden af Kajplads for Tankere. Samtidig har det nyoprettede Raffinaderiselskab bestilt 7 Tankskibe paa hver 14,000 Br. T., der skal bringe Olien til Raffinering til Dublin. Deres Byggepris andrager 1,5 Mill. £, og de skal leveres i Løbet af 18 Maaneder, naar Raffinaderiet er færdigt. Desuden skal der bygges et Antal mindre Tankbaade til Kystfart.

Cochin bliver en af Indiens vigtigste Havne

Efter Aftale mellem Byraadet i Cochin og den engelske Regering vil fra 1. August Havnen Cochin komme til at staa under den indiske Regerings direkte Forvaltning, indtil der kommer nye Havnemyndigheder. Cochin er efterhaanden en af Indiens vigtigste Havne, følger lige efter Kalkutta, Bombay og Madras.

Ny Færge

Sydfynske Dampskibsselskab har bestilt en ny Færge, som skal være klar til Alsevering i Maj næste Aar. Det bliver Svendborg Staalskibsværfts Nybygning Nr. 44. Af Størrelse bliver Staal-færgen nærmest som Skibet »A.L.B.« paa Rudkøbing—Marstal Ruten. Den skal dog være af ren Færgetype, saaledes at Vogne kan køres ombord baade for og agter. Skibet er konstrueret af Dampskibsselskabets Maskininspektør, Ingeniør *Bondo-Lauridsen*. Dimensionerne bliver 98' 6" lang 22' bred og 9' dyb. Færge skal have Plads til 350 à 400 Passagerer og 12 à 16 Automobile. Den skal forsynes med Bukh-Dieselmotor, og Byggeprisen er ifølge Svdb. Avis 200,000 Kr.

Den nye Færge skal være Afløserkib for Færge »Langeland« paa Svendborg—Rudkøbing-Ruten.

Dansk Dampner kollideret i Biscayabugten

Dampneren »E. M. Dalgas« af København, tilhørende Dampskibsselskabet Vendila, kolliderede forleden Morgen i den nordlige Del af Biscayabugten med Dampneren »Angeline Lauro« af Neapel.

Den danske Dampers Stævn trængte ind i »Angeline Lauro«s Styrbordsside og frembragte et stort Hul, men det vandtætte Skod til Lastrummet holdt. »E. M. Dalgas« fik knust Stævnen, men ogsaa dens Skod holdt, og begge Skibe naaede Havn ved egen Hjælp.

Importforbudet for Byg og Havre ophæves

Der er nu truffet Bestemmelse om, at de hidtil eksisterende Importforbud for udenlandsk Byg og Havre ophæves paa Landbrugsraadets Anbefaling.

Turistbesøget i Danmark

Turistraadet har holdt Aarsmøde, paa hvilket der blev aflagt Beretning om 1936's Resultater og forelagt Planer for næste Aar. Det fremgik heraf, at vi i Sommeren har haft Besøg af 15 pCt. flere udenlandske Turister end i Fjor. Paa Mødet blev udkastet en Plan om at anvende Børnehjælpsdagen til Turistpropaganda i stor Stil.

Solgt og sunket Flydedok

Frederikshavn Skibsværft, der for nogen Tid siden købte den store Flydedok, som Burmeister & Wain solgte fra det nedlagte Strandgadværft, og som nu raader over to moderne Flydedokke, har nu solgt den lille Dok til Værftet i Graasten. Svizzerdamperen »Pluto« afsejlede fra Frederikshavn med Dokken under Bugsering til Graasten.

Flydedokken naaede dog ikke til Graasten, idet den sank udfor den jyske Kyst, ca. 3 Somil N.O. for Fornæs Fyr. Den sunkne Dok ligger farligt for Sejladsen.

Prøvetur

Med den ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København, byggede Frugt- og Stykgodsbaad »Linda« afholdtes Fredag den 25. Sept. Prøvetur i Sundet.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem PP 235' 0", største Bredde paa Spant 36' 9", Sidehøjde til Hoveddæk 15' 0", Højde af Mellemdæk 7' 6", Dødvægtsværeevne ca. 1,500 Tons.

Skibets Lastrum er meget effektivt ventileret ved Hjælp af et stort Antal Ventilatorer.

Skibet er bygget til Germanischer Lloyd's højeste Klasse. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Sik. 3-cyl. Helsingør Turbo-Compound Maskine, Type H. 8½, bestaaende af en Stempelmaskine med 2 HT. og 1 LT. Cylinder, kombineret med en Spildedamp-turbine af Helsingørs patenterede System. Kedelanlægget bestaar af 2 Sik. cyl. Marinekedler forsynet med Overheder, Luftforvarmer og Howdens kunstige Træk.

Dæksmaskineriet er dampdrevet.

Skibets Lasteevne er ca. 1,500 Tons dw. Det har strømformede Dækshuse, og iøvrigt er Skib og Maskineri konstrueret efter de nyeste Principper for at opnaa den højest mulige Hastighed med størst mulig Økonomi.

Paa Prøveturen opnaaedes en Hastighed af 13,5 Knob.

Der findes en smukt indrettet Aptering, for Dæks- og Maskinofficerer midtskibs og for Besætning agter.

Skibet kom for Telegrammet

Hvor »hurtigt« Telegramfen i 1936 kan virke, er nede-staaende et Eksempel paa:

I Ærøskøbing Havn indkom forleden Morgen Kl. 6,30 Dampner »Vida« fra Holland med en Ladning Rug.

Fra Hollenau var Kl. 9 Aftenen inden afsendt et Telegram til Mæglerfirmaet William Nielsen & Co., hvori man gav Meddelelse om Dampnerens Ankomst.

Telegrammet skulde have været Modtageren i Hænde ca. ½ Time efter Afsendelsen; men det kom først om Morgen Kl. 8,15 pr. Telefon fra Svendborg, altsaa omtrent et Par Timer efter at Dampneren var ankommen.

Troense-Skonnert solgt

Skibsfører A. Marcussen, Troense, har solgt sin Motorskonnert »Gamma« til Skibsfører J. A. Hansen, Hjerting.

Stranding

Fra Kysten ud for Fyns Hoved observeredes Søndag ved 13-Tiden et Skib, der var strandet ude paa Lillegrund. Kystvagten alarmerede Svizzerdamperen »Svava«, der har Station i Korsør, og den kom til Strandingsstedet. Det viste sig, at Besætningen havde forladt det strandede Fartøj, der hed »Axel« og var af svensk Nationalitet. »Axel« var lastet med Hvede. »Svava« paabegyndte straks Bjærgningsarbejdet.

Nyt Festtelegram

Op til Konfirmationen udsender Statstelegrafens to nye Festtelegramblanketter. Den ene (Lyk. 8) er af samme Størrelse som Statstelegrafens andre Festblanketter og har paa Forsiden en farvetrykt Afbildning af Statens Skoleskib »Danmark« for fulde Sejl.

Radioen ved Blaa vand

Post- og Telegrafvæsenets Teknikere har nu afsluttet deres Undersøgelser vedrørende Rekonstruktionen af Blaa vand Radio, og der foreligger et detaillert udarbejdet Projekt. Efter dets Gennemførelse skulde Nordsøskibsfarten radioteknisk være sikret saa godt, som de øjeblikkelige Muligheder tillader det.

Aalborg Havn

Aalborg Havn har udsendt Beretning for 1935—36 samt Statistik over Varebevægelse og Skibsfart. Det meddeles bl. a. deri Oplysninger om Opfyldningsarbejde, Strandvejens Forlængelse, Bolværkers og Bygningers Vedligeholdelse, Pladser og Veje o. s. v. Der indgik ialt til Aalborg:

	Aantal Skibe	N. R. T.	Indførsel ts.	Udførs. ts.	
1934—35	4.021	845.721	569.206	163.688
1935—36	4.173	886.965	587.565	181.803

Hertil kommer Nørresundby og de tre Cementfabriker, saaledes at der ialt indgik til Aalborg Tolddistrikt:

1934—35	5.974	1.333.599	1.046.734	729.980
1935—36	5.754	1.363.984	1.039.921	684.221

»Marie« solgt til Frankrig

J. Lauritzens Rederi har solgt Damperen »Marie« til Frankrig, og Afleveringen finder Sted i den nærmeste Fremtid. Køberen er Compagnie Nouvelle de Navigation Busck i Marseille, det samme Firma, som i Foraaret købte to andre af J. Lauritzens Dampere.

Stabelafløbning

Fra Odense Staalskibsværft søsattes Lørdag et stort Motortankskib til Skibsreder *Leif Høegh* i Oslo. Skibet, der fik Navnet »Høegh Hood«, er bygget til Lloyd's højeste Klasse for Tankskibe og laster ca. 14,600 Tons dw. Dets Længde overalt er 501 Fod, Bredden paa Spant 65 Fod 3 Tommer, Dybden til Hoveddæk 35 Fod 10 Tommer.

»Høegh Hood« skal drives af en B. & W.-Dieselmotor paa 4700 IHK., og Skibet udstyres med store dampdrevne Pumper.

Flere Minespæringer af spanske Havne.

La Coruna Radio meddeler, at ogsaa Havnene Gijon, Musel, San Estoban, Depravia og Santona omfattes af Minespæringer i Santander—Bilbao Zonen.

Øresunds-Fiskerne

vil i nær Fremtid holde et stort Protestmøde i København mod det ulovlige Rov-Fiskeri med Skovlvaad, der truer Øresundsfisken med Udryddelse.

Alene Taarbæk-Fiskerne har paa en Uge faaet ødelagt for 900 Kr. Garn.

Esbjerg Lufthavn godkendt

Statens Luftfartstilsyn har nu godkendt Esbjerg Lufthavn, der faar en Størrelse af 750 X 750 m, der gør det muligt selv for store Luftfartøjer at lande.

Det færøske Fiskeri

De to færøske Trawlere er nu ved at afslutte Aarets Saltfiskesæson og lægge om til Eksport af frosset Fisk. Omlægningen er imidlertid forbundet med store Vanskeligheder, idet Kvotaen i England for Oktober Kvartal kun er 2200 cws. og der samtidig er andre færøske Fiskefarløjer, hvis hele Aarsvirksomhed kun er baseret paa Eksport af frosset Fisk.

PERSONALIA**Dødsfald**

Kaptajn Vilh. Schubert er afgaaet ved Døden i sit Hjem paa Fanø, 72 Aar gammel. Han har i en Arrække sejlet som Fører med Dampere i Konsul Andresens Selskab, ogsaa under Verdenskrigen, og han var kendt som en dygtig Sømand.

70 Aar

Inspektør i Dampskibsselskabet »Hejmdal« A. Matzen fyldte den 28. September 70 Aar.

Inspektør Matzen, der er født i Thisted, fik sin Uddannelse paa Maskinfabriken »Thy«, og efter endt Læretid ansattes han hos Burmeister & Wain. I 1889 gik han til Søs som Maskinmester. Han sejlede først med Dampskibet »Olaf«, der tilhørte de Carl'ske Rederier, og derefter fik han i 1895 Ansættelse som 1. Maskinmester i Dampskibsselskabet »Hejmdal's Dampere »Annine«. Nogle Aar senere blev Maskinmester Matzen Inspektør i Rederiet og har siden med stor Dygtighed og Interesse beklædt denne Stilling, som han nu har varetaget i over 40 Aar.

60 Aar

Tidligere Formand i Sømændenes Forbund, Baadsmand *Poul Hansen*, fyldte 29. September 60 Aar. Poul Hansen sejler med Ø. K.s »Europa«, der for Tiden befinder sig ved Pacifik-Kysten.

50 Aar

Skibsfører i Rederiet A. P. Møller Kaptajn R. Løber fyldte den 29. September 50 Aar. Kaptajn Løber er Fører af Damperen »Inge Mærsk«.

Jubilæum

Lods C. C. Holm, Troense, fejrede forleden 25-Aarsdagen for sin Ansættelse i Lodsvæsenets Tjeneste. Lods Holm, der er født i Troense, sejlede som Slyrmand og Skibsfører, indtil han i 1911 blev ansat ved Svendborg Sunds Lodseri.

POSITIONSLISTE PR. 29. SEPTEMBER 1936**A**

s.s. *Aalborg* pass. Skagen 29.9.
s.s. *Aalborghus* afg. Kbhvn. 1.10. til Aalborg.
s.s. *Aarhus* afg. Kbhvn. 1.10. til Aarhus.
s.s. *Aase* afg. Helsingør 24.9. til Danzig.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Istanbul 12.9. til Gøteborg.
s.s. *Absalon* ank. Grangemouth 22.9.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 28.9. hjg.
s.s. *Agnete* pass. Helsingør 29.9.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Cardiff 16.9.
s.s. *Alabama* ank. Kbhvn. 29.9.
s.s. *Alexandra* afg. Kbhvn. 2.10. til Grimsby.
s.s. *Algarve* ank. Marseilles 29.9.
s.s. *Alice* ank. Stettin 22.9.
m.s. *Almena* pass. Dunnet Hd. 17.9.
s.s. *Alsia*, Heidorn, ank. Hamburg 24.9. udg.
s.s. *Alssund*, Hansen, pass. Kbhvn. 25.9. p. R. t. Montreal.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curaçao 10.9. til Gibraltar.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Los Angeles til Panama Kanal 19.9. hjg.
s.s. *Amalienborg* ank. Gdynia 25.9.
s.s. *Anna* ank. Genoa 20.9.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Shanghai 23.9. til Cebu.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Gøteborg til Oslo 26.9. udg.
s.s. *Anne* ank. Methil 21.9.
s.s. *A. P. Bernstorff* afg. Kbhvn. 3.10. til Antwerpen.
m.s. *Argentina* afg. Stavanger 11.9. til Buenos Aires.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Ghent 20.9.
m.s. *Arizona* afg. Rosaria 25.9. til Santos.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Vancouver 22.9. til Adelaide.
m.s. *Asia*, Hansen, afg. Los Angeles 23.9.
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Hull 21.9.
s.s. *Aslaug* pass. Lizard 20.9.
m.s. *Asnæs* pass. St. Abbs 29.9.
s.s. *Astrid*, Madsen, pass. 58°40'N—2°50'W 26.9. p. R. t. Acton Grange.

m.s. *Astoria*, Jensen, afg. San Pedro 15.9.
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Penang til Aden 27.9. hjg.

B

s.s. *Beira* i Kbhvn.
s.s. *Bellona* forv. ank. Kbhvn. 29.9. fra Newcastle.
m.t. *Bente Mærsk* ank. Talmahuano 4.9.
s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 29.9., fra Kbhvn. 2.10. til Vestnorge.
s.s. *Bertha* ank. Sunderland 24.9.
s.s. *Bes* afg. Gdynia 29.9.
s.s. *Betty* afg. Port Williams 16.9. til Liverpool.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Tarafa 22.9.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Rouen 20.9.
s.s. *Birgitte* afg. Wiborg 20.9.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Danzig 26.9.
s.s. *Bodil* afg. Kotka 22.9. til Bordeaux.
s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Danzig 27.9.
m.s. *Boringia*, Rasmussen, ank. Hamburg 27.9. hjg.
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Freetown 25.9.
s.s. *Bothal*, fung. Pedersen, afg. Gdynia 25.9. til Antwerpen.
s.s. *Brasilien* afg. Santos 10.9. til Kbhvn.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Montreal 26.9.
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Gdynia 25.9. til Antwerpen.
s.s. *Britta* afg. Raumo 23.9. til Rouen.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Aalborg 25.9.
s.s. *Brynhild* afg. Garston 29.9. til Antwerpen.

C

m.s. *California* afg. Madeira 24.9. til Kbhvn.
m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Hull 22.9. hjg.
m.s. *Canadian Reefer* pass. Sambero 22.9. p. R. t. Vancouver.
s.s. *Carmen* ank. Sharpness 19.9.
m.t. *Caroline Mærsk* afg. Gøteborg 15.9. til Corpus Christi.
m.s. *C. F. Tietgen* afg. Kbhvn. 29.9. til Aarhus
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 24.9.
m.s. *Chastine Mærsk* afg. Baltimore 1.9. til Buenos Aires.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29. 9. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	53,00
NEWYORK.....	455,00	AMSTERDAM.....	255,00
BERLIN.....	175,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	—	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	76,80	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	106,00	PRAG.....	18,35
ROM.....	—	WARZAWA.....	86,00

m.s. *Chile*, Larsen, ank. Dakar 25.9. hjg.
 s.s. *Christiansborg* afg. Manchester 26.9.
 m.s. *Chr. Holm* ank. Aruba 26.9., afg. Aruba 30.9. til Campagne.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, pass. 63°N—55°W 20.9. p. R. t. New Orleans.
 s.s. *Cimbria* ank. Kalundborg 28.9.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Danzig 26.9.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, pass. Belle Isle St. 26.9.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. New York 22.9.
 s.s. *Cyril*, Farup, forv. afg. Huelva 28.9.

D

s.s. *Dagmar* ank. Dagmar 29.9.
 s.s. *Dagmar* pass. Holtenau 19.9. p. R. t. London.
 s.s. *Dania* afg. Reykjavik 24.9. til Tyne.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 14.9.
 m.s. *Danmark* 25.9. 900 m SW for Flores.
 s.s. *Delaware* pass. Lizard 15.9. p. R. t. Wilmington.
 s.s. *Dorrit* pass. Dunnet Hd. 22.9. p. R. t. Julianehaab.
 m.s. *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 4.10. til Island.
 s.s. *Duoro* i Kbhvn.

E

s.s. *Ebba* ank. Las Palmas 22.9.
 s.s. *Ebro* i Kbhvn.
 s.s. *Edith* ank. Port Williams 20.9.
 s.s. *Edv. Nissen* pass. Las Palmas 6.9. p. R. t. Gambia.
 s.s. *Ejfte Mærsk* pass. Spurn Hd. 14.9. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Egholm* afg. Kbhvn. 3.10. til Manchester.
 s.s. *Elisabeth* ank. Tralee 21.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Bergen 17.9.
 s.s. *Ellen* afg. Kbhvn. 22.9. til Dunball.
 s.s. *Ellensborg* afg. Kbhvn. 26.9.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Antwerpen 27.9.
 s.s. *Elsborg* ank. Beckton 28.9.
 s.s. *Else* pass. Brunsbüttel 20.9.
 s.s. *Emanuel* ank. Garston 28.9.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Chicoutimi 24.9.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Port Arthur 21.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Energi* forv. ank. Aarhus 1.10.
 s.s. *England* afg. Danzig 27.9. til Rouen.
 s.s. *Enigheden* pass. 29.9. Brunsbüttelkoog udg.
 s.s. *Erindring* ank. Nykøbing F. 28.7.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Port Said til Marseilles 27.9. hjg.
 s.s. *Erik Boye* afg. Casablanca 22.9. til Bathurst
 s.s. *Erna* ank. Buenos Aires 22.9.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, forv. ank. Barry 30.9.
 s.s. *Ester* ank. Raumo 22.9.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Archangel 16.9.
 s.s. *Estrid* pass. Gibraltar 23.9.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Seattle 27.9. udg.

F

s.s. *Fanø*, Korff, ank. Nørresundby 27.9.
 m.s. *Fanø* ank. Kalmar 22.9.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Cape Town til Fremantle 22.9. udg.
 s.s. *Flora* ank. Kbhvn. 24.9.
 s.s. *Flynderborg* pass. Kbhvn. 27.9.
 s.s. *Fredensborg* pass. Ushant 28.9.
 s.s. *Frederiksborg* pass. Gibraltar 27.9.
 s.s. *Freyja* ank. Trångsund 18.9.
 s.s. *Frigga* pass. Spurn Hd. 24.9. p. R. t. Esbjerg.
 s.s. *Frode* i Kbhvn.
 s.s. *Fylla* afg. Flushing 23.9. til Odense.

G

s.s. *Garonne* i Kbhvn.
 s.s. *Georgia* afg. New Orleans 28.9. til Norfolk Va.
 s.s. *Georgia* ank. Danzig 14.9.
 s.s. *Gerd* afg. Flushing 19.9. til Levant.
 s.s. *Gerda* ank. Kønigsberg 21.9.
 s.s. *Gerda Toft* i Teneriffa.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Christobal 21.9.
 s.s. *Gorm* ank. Danzig 14.9.
 s.s. *Grete* ank. Helsingør 4.9.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Sunderland 27.9.
 s.s. *Guðrun* pass. Hanstholm 23.9.
 s.s. *Gunhild* ank. Antwerp 24.9.

s.s. *Gunver Mærsk* afg. Cape Slat 19.9. til London.
 s.s. *Gyda* afg. Port Williams 23.9. til London.

H

s.s. *Hafnia* ank. Methil 28.9.
 s.s. *Halfdan* afg. Kbhvn. 3.10. til Danzig.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Tallinn 25.9.
 s.s. *Hans Broge* pass. Helsingør 21.9.
 s.s. *Hans*, From, ank. Aalborg 30.9.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Dover 25.9.
 s.s. *Harald* ank. Antwerpen 18.9.
 s.s. *Harriet* ank. Leningrad 22.9.
 s.s. *Hebe* ank. Kbhvn. 18.9.
 s.s. *Helene* pass. Helsingør 25.9. p. R. t. Kirkkaniemi.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Los Angeles 23.9. til Wellington.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Tyne 22.9. til Vejle.
 m.s. *Herdis* afg. London 24.9.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Lødingen 23.9.
 s.s. *H. H. Petersen* afg. Kbhvn. 24.9. til Archangel.
 s.s. *Hilde* afg. Leith 16.9. til Port Williams.
 s.s. *Hindsholm* afg. Manchester 25.9. til Liverpool.
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 28.9.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. London 25.9. til Jersey.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. St. Thomas 22.9. udg.
 m.s. *Indien*, Bronier, afg. Santos 24.9.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Port de Banc 24.9. til Huelva.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Danzig 21.9.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Casablanca 21.9.
 s.s. *Inger* pass. Spurn Hd. 24.9.
 s.s. *Inger Toft* ank. Kalundborg 29.9.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, forv. afg. Fleetwood 29.9.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Libau 19.9.
 s.s. *Island* pass. Lister 21.9. p. R. t. Reykjavik.
 s.s. *Ivar* afg. Norfolk Va. 26.9. til Houston.

J

s.s. *Jacob Mærsk* ank. Danzig 21.9.
 s.s. *Jacobsen* afg. Kbhvn. 1.10. til Kønigsberg.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 28.9. p. R. t. Antwerpen.
 m.t. *Jane Mærsk* afg. Corpus Christi 8.9. til Gøteborg.
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Dondrahead p. R. t. Singapore 27.9. udg.
 s.s. *Jenny* ank. Malta 18.9.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Casablanca 18.9. til Kalundborg.
 s.s. *Johanne* afg. London 25.9. til Rochester.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Oran 12.9. til Beirut.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamborg 28.9.
 s.s. *Jonna* pass. Las Palmas 14.9. p. R. t. Rio Janeiro.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Singapore til Saigon 27.9. udg.
 s.s. *Jutta* ank. Christobal 21.9.
 s.s. *Jægersborg* ank. Bristol 20.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Leningrad 27.9. til Belfast.
 s.s. *Karen* ank. Borga 18.9.
 s.s. *Karen Toft* afg. Burntisland 28.9.
 s.s. *Karla* pass. Penichi 21.9.
 m.s. *Katrine Mærsk* pass. Gibraltar 17.9. p. R. t. Constantza.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 28.9. til Kbhvn.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* afg. Tyne 23.9. til Kbhvn.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 26.9. til Kbhvn.
 s.s. *Kirsten* ank. Flensburg 21.9.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. New York 21.9. til Puerto Mexico.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Leith 26.9.
 s.s. *Knud* pass. Skagen 23.9.
 s.s. *Knut* pass. Helsingør 25.9. p. R. t. Torneå.
 s.s. *Kong Haakon* forv. ank. Kbhvn. 30.9.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Singapore 25.9. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Dakar 22.9. til Zighinkor.
 s.s. *Laura* ank. Hamburg 23.9.
 s.s. *Laura Mærsk* afg. Grangemouth 17.9. til Mesane.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. New York 16.9. til Jucaro.
 s.s. *Leza Mærsk* ank. Aarhus 22.9.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Montreal 14.9.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Zeebrugge 20.9.
 s.s. *Lilian* afg. Kotka 22.9. til St. Louis.
 s.s. *Lilleborg* ank. Newcastle 24.9.
 s.s. *Lily* pass. Skagen 14.9. p. R. t. Stansgate.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Goole 26.9.
 m.s. *Lundby*, Lund, afg. Victoria Bl. 12.9. til Immingham & Hartlepool.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 28.9.

M

s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 28.9. til Havre.
 s.s. *Maine* ank. Danzig 11.9.
 s.s. *Maja* ank. Kotka 21.9.

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Genoa 27.9. udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Granton 25.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Burntisland 25.9. til Randers.
 s.s. *Margrete* ank. Limerick 21.9.
 s.s. *Margrethe* ank. London 28.9.
 s.s. *Marianne* pass. Helsingør 18.9. p. R. t. Koivisto.
 s.s. *Marie* afg. Gibraltar 24.9.
 s.s. *Marie Toft* afg. Lorient 28.9.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Donges 16.9. til Tampico.
 m.s. *Marocco* ank. Casablanca 28.9.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Methil 25.9.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Hammershus 21.9.
 s.s. *Maryland* afg. Madeira 11.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Casablanca 21.9.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Suez til Djibouti 28.9. udg.
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 3.10. til Antwerpen.

N

s.s. *N .C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 19.9.
 s.s. *Najaden* ank. London 22.9.
 s.s. *Nancy* afg. Eastham 23.9. til Viborg.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Leningrad 23.9.
 s.s. *Nelly* afg. Brisbane 14.9. til Yokohama.
 s.s. *Nerma* pass. Prawle Point 25.9. p. R. t. Plymouth.
 s.s. *Nevada* afg. Buenos Aires 27.9. til Kbhvn.
 s.s. *Niel Mærsk* ank. Manila 22.9.
 s.s. *Niobe* ank. Gelle 22.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Archangel 27.9. til Delfzijl.
 m.s. *Nordbo* afg. Nakskov 19.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nordborg* ank. Gdynia 24.9.
 s.s. *Norden* afg. New York 19.9. til Fort de France.
 m.s. *Nordhavet* afg. Lisbon 19.9. til New York.
 m.s. *Nordhval* afg. Kbhvn. 30.8. til San Juan.
 m.s. *Nordkap* afg. Quebec 22.9. til Sydamerika.
 s.s. *Nordlys* afg. Newport News 17.9. til River Plate.
 m.s. *Nordpol* afg. Longview 17.9. til Seattle.
 s.s. *Nordsoen* afg. Kbhvn. 23.9. til Kemi.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Rosario 11.9.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 29.9.
 s.s. *Olga* pass. Helsingør 25.9.
 s.s. *Olga S.* afg. Helsingør 17.9. til Leningrad.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Windsor (NS) 14.9.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Galveston 21.9.
 m.s. *Oregon* ank. Kbhvn. 22.9.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Rouen 26.9.
 s.s. *Otto Petersen* pass. Ushant 23.9. p. R. t. Rouen.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Manzanillo 18.9.
 s.s. *Paula* afg. Tocopilla 23.9. til New York.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Hartlepool 26.9.
 m.s. *Peru*, Kragelund, ank. Lorenzo Margues 25.9. udg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Baltimore 22.9. til Hongkong.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Hammerhavn 30.9. til Kbhvn.
 s.s. *Primula* ank. Esbjerg 19.9.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Danzig 26.9.
 s.s. *P. Madsen* ank. Dakar 21.9.
 s.s. *P. N. Damm* pass. Ushant 25.9. p. R. t. Burntisland.
 s.s. *Polly* afg. Lemvig 22.9. til Burntisland.

R

s.s. *Randi* ank. Savona 22.9.
 s.s. *Reval* ank. Danzig 28.9.
 s.s. *Riga* ank. Lorient 20.9.
 s.s. *Rigmor* ank. Lemvig 20.9.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Spurn Hd. 11.9. p. R. t. Archangel.

s.s. *Robert* pass. Gibraltar 24.9. p. R. t. Goole.
 s.s. *Rosenborg* ank. London 25.9.
 s.s. *Rota* pass. Hirtshals 23.9.

S

s.s. *Saga* afg. Kbhvn. 3.10. til Hamborg.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Permin 20.9. p. R. t. Shanghai.
 s.s. *Sansø*, Pedersen, ank. Leningrad 27.9.
 s.s. *Scandia* forv. ank. Gøteborg 2.10.
 s.s. *Scandia* ank. Køge 27.9.
 s.s. *Scotia* afg. Danzig 27.9. til St. Nazaire.
 m.s. *Selandia*, Andersen, afg. San Francisco til Panama Kanal 11.9. hjg.
 s.s. *Seine* i Kbhvn.
 s.s. *Sejrø*, Brockmann, afg. Danzig 27.9.
 m.s. *Siam*, Nielsen, ank. Houston 18.9.
 s.s. *Sigrid* ank. Bryssel 21.9.
 s.s. *Sigrun* forv. ank. Kbhvn. 30.9. fra Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg* ank. Kemi 23.9.
 s.s. *Skaane*, Kylvn, ank. St. Malo 23.9.
 s.s. *Skjold* afg. Tallinn 28.9.
 s.s. *Skodsborg* ank. Brussels 24.9.
 s.s. *Skagerak* ank. Methil 22.9.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 29.9. til Gdynia.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Balbao 21.9.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Huelva 28.9.
 s.s. *Sophie* pass. Hammershus 22.9. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Stat*, Nielsen, afg. Zeebrugge 21.9. til Huelva.
 s.s. *Stella* ank. St. John (NB) 14.9.
 m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Baltimore 24.9.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Portland 15.9.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kbhvn. 26.9.
 s.s. *Svava* ank. Frederikshavn 23.9.
 s.s. *Susan Mærsk* pass. Las Palmas 10.9. p. R. t. Table Bay.
 s.s. *Svanhild* ank. Oslo 28.9.
 s.s. *Svanholm* ank. Gdynia 28.9.
 s.s. *Svend Pii* ank. Havre 17.9.
 s.s. *Søborg* pass. Skagen 23.9.

T

s.s. *Taarnholm* pass. Beachy Hd. 23.9. p. R. t. Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. St. Thomas 25.9.
 m.s. *Tasmania*, Røder, pass. Panama 5.9.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 30.9. til Randers.
 s.s. *Tekla* pass. Helsingør 24.9. p. R. t. London.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Skien 29.9. til Nysted.
 s.s. *Thyra* afg. London 22.9.
 s.s. *Tennessee* pass. Skagen 23.9. p. R. t. New York.
 s.s. *Tjaldur* i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 21.9.
 m.s. *Tongking*, Juul Christensen, afg. Yokohama til Kobe 23.9. udg.
 s.s. *Tove* afg. London 23.9.
 s.s. *Tovell*, Bang, forv. afg. Amsterdam 2.10.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Odense 28.9. til Burghhead.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 28.9. til Aalesund.
 s.s. *Tula* afg. Algiers 28.9. til Lisbon.
 m.s. *Tunis* ank. Kbhvn. 29.9.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. New York 23.9.
 s.s. *Tyr* i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe* afg. Kbhvn. 29.9. til Manchester.
 s.s. *Ulla* pass. Cape Verde 17.9. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Ostend 20.9.
 s.s. *Uranienborg* pass. Cope Race 28.9.

V

s.s. *Valborg* ank. Kotka 21.9.
 s.s. *Vendia* ank. Fecamp 27.9.
 s.s. *Victoria* afg. Kbhvn. 27.9. til Gdynia.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Liverpool 25.9.
 s.s. *Viborg* ank. Rouen 20.9.
 s.s. *Vidar* afg. Kbhvn. 2.10. til Grimsby.
 s.s. *Viola* ank. Boston (Linc.) 14.9.
 s.s. *Virginia* afg. Rio de Janeiro 24.9. til Madeira.
 m.s. *Vistula* afg. Kbhvn. 30.9. til Helsingør.

W

s.s. *Wilh. Colding* ank. London 17.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 26.9.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Hull 18.9.

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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43



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.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 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** Tlgr.-Adr.: Malmösch

Aalborg

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

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 Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, København K.
Telefon: Central 13779.

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 30. September 1936.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar egentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kati. 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.

2629. 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. 37/2505 1936.)
2630. (P). Sverige S.-Kyst. Pukavik. Lodsstation nedlægges.
(U. f. s. Nr. 39/2880. Stockholm 1936.)
Pukavik Lodsstation paa c. $56^{\circ} 09',_{10} N.$ $14^{\circ} 41',_{10} E.$ nedlægges den 1. Januar 1937.
(Kort Nr. 280 og 269.)
2631. Sverige S.-Kyst. Indløbet til Ronneby. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 39/2879. Stockholm 1936.)
1. Stagen med Kost paa $56^{\circ} 07',_{65} N.$ $15^{\circ} 17',_{25} E.$ er flyttet til $56^{\circ} 07',_{65} N.$ $15^{\circ} 17',_{20} E.$
2. En Stage er udlagt paa $56^{\circ} 07',_{60} N.$ $15^{\circ} 17',_{10} E.$
(E. f. S. Nr. 37/2506 1936.)
2632. Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby södra Fyr. Radiofyr oprettet.
(U. f. s. Nr. 39/2930. Stockholm 1936.)
Ved *Visby södra Fyr* paa S.-lige Bølgebryder paa c. $57^{\circ} 38',_{3} N.$ $18^{\circ} 17',_{3} E.$ er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: $318,_{5} kc/s$ (942 m). Tonefrekvens: 752 c/s. Rækkevidde: 10 Sm.
Radiotaagesignal: 60 Signaler pr. Min., hvert Signal af $0,_{2} s.$ Varighed.
Sendetid: Døgnet rundt.
Radiofyret træder i Virksomhed den 1. Oktober d. A.
(Kort Nr. 268.)
2633. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svedudden Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 39/2876. Stockholm 1936.)
Den N.-lige af de to Lysvinkler med hvidt, uforstærket Lys mellem Pejlingerne c. 234° og 251° i *Svedudden Fyr* paa c. $59^{\circ} 50',_{5} N.$ $19^{\circ} 05',_{1} E.$ er forandret til at vise rødt, forstærket Lys. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 28/1871 1936.)

- 2634. Sverige. Bottniske Bugt. Piteå Anduvning. Munksundet. Uddybningsarbejder afsluttet.**
(U. f. s. Nr. 39/2874. Stockholm 1936.)
Uddybningsarbejderne i *Munksundet* er afsluttet for i Aar og vil blive genoptaget Foraaaret 1937.
c. 65° 17' N. 21° 29' E.
(E. f. S. Nr. 28/1875 1936.)
- 2635. Finland. Bottniske Bugt. Ii-Röyttä. Nye Sømærker udlagt.**
(U. f. s. Nr. 26/948. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte nye Sømærker er udlagt, som følger:
a. En hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ paa 65° 16' 08" N. 25° 13' 40" E.
b. En hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ paa 65° 14' 27" N. 25° 17' 10" E.
- 2636. Finland. Bottniske Bugt. Vasa—Rönnskär. Dybde aftaget.**
(U. f. s. Nr. 26/949. Helsingfors 1936.)
Det tidligere 6,4 m dybe Løb mellem *Vasa* og *Rönnskär* kan nu kun besejles af Skibe med et Dybgaende af højst 5,8 m ved Middelvandstand.
Rönnskärsbådan Fyr: c. 63° 05' N. 20° 50' E.
- 2637. Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.**
(U. f. s. Nr. 26/954 og 26 955. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Rödsjär Havnefyr c. 60° 07' N. 21° 40' E. *Lehmäsaari* Fyr c. 60° 14' N. 21° 57' E.
(E. f. S. Nr. 9/541 1936.)
- 2638. Finland. Finske Bugt. Hästö Busö. Ledemærker.**
(U. f. s. Nr. 25/920. Helsingfors 1936.)
Nedennævnte nye Ledemærker er opført:
a. *Gloholm övre (Stoskär)* paa 59° 50' 57" N. 23° 22' 28" E. Hvid Firkant.
b. *Gråhara nedre* paa 59° 50' 12" N. 23° 23' 37" E. Hvid Firkant.
Ledemærkerne er overet i Pejling c. 324°.
- 2639. Tyskland. Jershöft. Radiofyr atter i Virksomhed.**
(N. f. S. Nr. 39/4311. Berlin 1936.)
Jershöft Radiofyr paa c. 54° 33' N. 16° 33' E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 38/2582 1936.)
- 2640. Tyskland. Adlergrund Fyrskib genudlagt.**
(N. f. S. Nr. 39/4315. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Adlergrund* paa c. 54° 50' N. 14° 23' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 33/2262 1936.)
- 2641. Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Vinterafmærkning.**
(N. f. S. Nr. 39/4312. Berlin 1936.)
De fire, hvide Spirtønder, der afmærkede Stenbanken ud for *Misdroy* Bro paa c. 53° 56' N. 14° 27' E., er inddraget. Stenbankens N.-lige Udløber er for Vintermaanderne afmærket med en hvid Spirtønde mærket „*Misdroy Seebrücke N.*“ og forsynet med Kost.
(E. f. S. Nr. 23/1570 1936.)
- 2642. Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning inddraget.**
(N. f. S. Nr. 39 4313. Berlin 1936.)
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. 23/1571 1936.)

- 2643. Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidig Afmærkning inddraget.**
(N. f. S. Nr. 39/4313. Berlin 1936.)
Den hvide Spirtønde med rød N.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Brücke N.*, der midlertidig har været udlagt paa c. $54^{\circ} 05',_3$ N. $13^{\circ} 55',_0$ E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 23/1572 1936.)
- 2644. Tyskland. Greifswalder-Oie E. t. N. Tønde inddraget.**
(N. f. S. Nr. 39/4314. Berlin 1936.)
Den hvide Baaketønde *Greifswalder-Oie-O.*, der midlertidig har været udlagt paa c. $54^{\circ} 15',_3$ N. $13^{\circ} 56',_8$ E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 22/1512 1936.)
- 2645. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Quitzlas. Afmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 39/4314. Berlin 1936.)
Den hvide Lys- og Klokketønde *Quitzlas-O.* paa c. $54^{\circ} 23',_6$ N. $13^{\circ} 43',_1$ E. er ombyttet med en hvid Baaketønde med E.-Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 22/1513 1936.)
(Se Tillæg.)

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

- 2646. Danmark. Sundet. Lappestensbatteri Varselfyr. Forfyr forandret.**
Lappestensbatteri forreste Varselfyr paa $56^{\circ} 03' 03''$ N. $12^{\circ} 35' 47''$ E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys c. 2^s, Mørke c. 2^s.
(Kort Nr. 312. Fyr-Fort. Nr. 211 b.)
- 2647. (T). Danmark. Sundet. Køge Bugt m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**
I Tiden 21. Oktober—31. Oktober og 10. November—14. November d. A., alle Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Køge Bugt m. v.*
Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt af Meridianen gennem *Aflandshage* og Breddeparallelens gennem *Køge Sonakke*.
Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.
Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2648. (T). Danmark. Kattegat. Fornæs N. t. E. Vrag afmærket.**
En Flydedok ligger sunket i 15 m Vand paa $56^{\circ} 30' (20'')$ N. $10^{\circ} 59' (40'')$ E., c. 4 Sm N. t. E. for *Fornæs Fyr*. En Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, er udlagt henholdsvis 50 m og 125 m NE. for Vraget.
- 2649. Danmark. Kattegat. Læsø. Syr Odde N. Rusmandsbanke Lystønde. Oplysning om Dybde.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2589 1936 meddeles, at Lystønden *Rusmandsbanke* paa $57^{\circ} 21' 19''$ N. $11^{\circ} 12' 34''$ E. ligger i 6,5 m Vand.
(E. f. S. Nr. 38/2589 1936. Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 207. Fyr-Fort. Nr. 84 A. Søm.-Fort. Side 38, Nr. 24 A.)
- 2650. (P). Danmark. Kattegat. Læsø. Lodseri nedlægges.**
Læsø Lodseri (*Østerby*) nedlægges ved Udgangen af 1936.
(Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 54, 208 og 210. Havnelods, Side 210.)

2651. Sverige. Kattegat. Mönster Lodsstation nedlagt.

(U. f. s. Nr. 39/2887. Stockholm 1936.)

Lodsstationen ved *Mönster* er nedlagt.c. $57^{\circ} 21',4$ N. $11^{\circ} 57',4$ E.

(E. f. S. Nr. 22/1519 1936. Kort Nr. 246, 211 og 236. Danske Lods, Side 224.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2652. Rusland. Hvide Hav. Yarengski Horn. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1832. London 1936.)

Det hvide Blinkfyr paa c. $64^{\circ} 50'$ N. $38^{\circ} 22'$ E. er nedlagt.**2653. Norge. Hadsselfjorden. Børøysundet. Sandøy. Lystønde udlagt.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1936.)

Den sorte Stage paa $68^{\circ} 34' 13''$ N. $15^{\circ} 00' 49''$ E. er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s , Blink c. $0,5^s$, Mørke c. $4,5^s$. — Brændetid: 12. August—24. April.**2654. Norge. Raftsundet. Gunnarbåten Varde N. Lystønde udlagt.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1936.)

Den røde Stage paa Båen paa $68^{\circ} 27' 36''$ N. $15^{\circ} 12' 19''$ E. er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s , Blink c. $0,5^s$, Mørke c. $4,5^s$. — Brændetid: 12. August—24. April.**2655. Norge. Vågsfjorden. Hovdenes Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1936.)

Hovdenes Fyr paa c. $61^{\circ} 55',6$ N. $5^{\circ} 01',8$ E., der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s , er omskærmet og lyser nu, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra 68° til 74° . | 6. Hvidt i Pej. fra 127° til 134° . |
| 2. Grønt i — - 74° - 83° . | 7. Rødt i — - 134° - 228° . |
| 3. Hvidt i — - 83° - 87° . | 8. Grønt i — - 228° - 279° . |
| 4. Rødt i — - 87° - 120° . | 9. Hvidt i — - 279° - 292° . |
| 5. Grønt i — - 120° - 127° . | |

2656. Norge. Bremanger W.-Side. Øksneset Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1936.)

Paa $61^{\circ} 52' 34''$ N. $4^{\circ} 52' 25''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Øksneset Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,7^s$, Mørke 2^s , Blink $0,7^s$, Mørke $6,8^s$. Flammens Højde: 87 m. Synsvidde: $11,3$ Sm for hvidt, $8,0$ Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra 57° til 106° . | 4. Hvidt i Pej. fra 200° til 206° . |
| 2. Rødt i — - 106° - 191° . | 5. Rødt i — - 206° - 237° . |
| 3. Grønt i — - 191° - 200° . | |

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

2657. Norge. Bømmeløy. Kulleseidkanalen. Vornesholmen. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1936.)

Paa N.-Siden af *Vornesholmen* er paa $59^{\circ} 44' 37''$ N. $5^{\circ} 12' 42''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: $5,5$ Sm. En Fyrlanterne paa Træpæle. Fyret er synligt hele Horisonten rundt. — Brændetid: 8. Juli—29. Maj.**2658. Norge. Bømmeløy. Kulleseidkanalen. Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1936.)

Følgende nye Fyr er tændt:

Paa Kanalens S.-Side:

9 røde, faste Fyr. Flammens Højde: $3,0$ — $5,5$ m. Synsvidde: $3,5$ Sm. Fyrepæle. Fyrene lyser overalt mod Kanalen.

Paa Kanalens N.-Side:

5 grønne, faste Fyr. Flammens Højde: $4,0$ — $5,0$ m. Synsvidde: $2,5$ Sm. Fyrepæle. Fyrene lyser overalt mod Kanalen.

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

- 2659. Norge. Bømmeløy. Kulleseidkanalen. Kubholmen Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1936.)
Paa *Østre Kubholmen* er paa $59^{\circ} 44' 12''$ N. $5^{\circ} 16' 20''$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: $3,5$ Sm. Fyrlanterne paa Pæle. Fyret er synligt hele Horisonten rundt. — Brændetid: 8. Juli—29. Maj.
- 2660. Norge. Bømmeløy. Kulleseidkanalen. Søndre Klubsundet. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1936.)
Paa $2,4$ m Båen mellem *Bærøy* og *Hanshovdeholmen* er paa $59^{\circ} 43' 22''$ N. $5^{\circ} 16' 55''$ E. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: $2,5$ m. Synsvidde: $2,5$ Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret er synligt hele Horisonten rundt. — Brændetid: 8. Juli—29. Maj.
- 2661. Norge. Bømmeløy W.-Side. Melingsvåg. Ledefyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1936.)
Følgende nye Ledefyr er tændt:
Forfyr, rødt, fast Fyr, paa *Melingsnesets* N.-Side paa $59^{\circ} 46' 49''$ N. $5^{\circ} 07' 19''$ E. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: $6,8$ Sm. Fyrlanterne paa Træpæl. Fyret er synligt i Pejlinger mellem 48° og 68° .
Bagfyr, rødt, fast Fyr, paa $59^{\circ} 46' 52''$ N. $5^{\circ} 07' 32''$ E., c. 240 m 58° fra Forfyret. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: $6,8$ Sm. Fyrlanterne paa Træpæl. Fyret er synligt i Pejlinger mellem 55° og 61° .
Fyrene lyser stærkest i Ledelinien, Pejling 58° og aftager i Lysstyrke til begge Sider. Ledelinien, Fyrene overet, gaar mellem *Katholmen* og Skærene SW. for denne, 20 m S. om *Katholmen* og 30 m N. om Skærene.
Brændetid: 8. Juli—29. Maj.
- 2662. Norge. Bømmeløy W.-Side. Melingsvåg. Lillenesholmen. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1936.)
Paa *Lillenesholmens* SW.-lige Pynt er paa $59^{\circ} 46' 52''$ N. $5^{\circ} 07' 23''$ E. tændt et Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: $3,8$ m. Synsvidde: $2,5$ Sm. Fyrlanterne paa Træpæl. Fyret er synligt i Pejlinger fra 300° til 232° . (I det mørke Omraade skjules Fyret af Holmen). — Brændetid: 8. Juli—29. Maj.
- 2663. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Ossehoek Fyr tændt.**
(B. a. Z. Nr. 223/2655. 's-Gravenhage 1936.)
Ossehoek nye Fyr paa c. $51^{\circ} 44',7$ N. $3^{\circ} 53',3$ E. er nu tændt. Fyret viser hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: 12 m. En rødbrun Tremmeværksbaake. Iøvrigt uforandret.
Hjælpefyret er slukket.
(E. f. S. Nr. 24/1625 1936.)
- 2664. Holland. Zeegaten van Vliessingen en Zieriksee. West Banjaard. Afmærkning forandret.**
(B. a. Z. Nr. 223/2653. 's-Gravenhage 1936.)
En sort Lystønde mærket *West-B. J. D.*, og som viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 7^s , Mørke 3^s , er udlagt paa c. $51^{\circ} 40',7$ N. $3^{\circ} 27',3$ E.
Den sort- og hvidternede Spidstønde med Diamant, *West Banjaard*, er permanent inddraget.
(Kort Nr. 264.)
- 2665. England. The Downs. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 1852. London 1936.)
1. Et Vrag med $7,9$ m Vand ligger sunket paa $51^{\circ} 17' 02''$ N. $1^{\circ} 29' 24''$ E.
2. Et Vrag med $6,4$ m Vand ligger sunket paa $51^{\circ} 16' 40''$ N. $1^{\circ} 28' 05''$ E.
- 2666. England. Themsens. Medway Floden. Kulhulk genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 1853. London 1936.)
Kulhulken paa c. $51^{\circ} 26'$ N. $0^{\circ} 41'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 27/1846 1936.)
(Se Tillæg.)

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

2667. Orkney Øerne. Kirkwall. Radiomaster opført.

(N. t. M. Nr. 1812. London 1936.)

En Radiomast er opført paa hvert af nedennævnte Steder:

- a. 0,285 Sm 191° fra *Highland Park Distillery* Skorsten.
 b. 0,290 Sm 191° - — — — —
 c. 0,320 Sm 158° - — — — —

Paa (a) og (b) er anbragt en rød, fast Lanterne.

Highland Park Distillery Skorsten: c. 58° 58' N. 2° 57' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2668. Frankrig. Pertuis Breton. Lystønde flyttet.

(A. a. N. Nr. 39/2494. Paris 1936.)

Lystønden *Roche* er flyttet c. 550 m NE. efter til c. 46° 14',7 N. 1° 20',8 W.

2669. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Lystønde flyttet.

(A. a. N. Nr. 39/2492. Paris 1936.)

Lystønden *Chauveau* er flyttet c. 310 m SW. efter til c. 46° 06',5 N. 1° 16',9 W.

2670. Afrika W.-Kyst. Gambia Fyrskib genudlagt.

(A. a. N. Nr. 38/2441. Paris 1936.)

Gambia Fyrskib paa c. 13° 34' N. 16° 45' W. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 19/1344 1936.)

2671. Afrika W.-Kyst. Calabar Floden. Peacock Crossing. Lystønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 1830. London 1936.)

Paa Grund af *East Fork Snyl's* Udvidelse S. over er Lystønden *Tom Shot* flyttet c. 0,45 Sm E. efter til 4° 36' 08" N. 8° 23' 34" E.

Under Indsejlingen tilraades det at holde ovennævnte Lystønde 0,05 Sm om Bagbord og derefter styre mod *Peacock* Tønden.

2672. Afrika W.-Kyst. Pointe Noire. Vrag fjernet.

(A. a. N. Nr. 38/2442. Paris 1936.)

Vraget, der laa sunket paa c. 4° 47',5 S. 11° 51',5 E., er fjernet.

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

2673. Antigua. St. John's Harbour Anduvning. Grund findes ikke.

(N. t. M. Nr. 1831. London 1936.)

9,1 m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 17° 07' N. 61° 53' W., 0,5 Sm 348° fra *Goat Hill* Flagstang, er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 21/1477 1936.)

2674. Chile. Seno Reloncavi. Paso Tautil. Fyr forandret.

(B. a. Z. Nr. 217/2594. 's-Gravenhage 1936.)

1. *Banco San Agustin* hvide Blinkfyr paa c. 41° 43',6 S. 73° 04',8 W. er forandret til at vise rødt Et-Blink.

2. *Paso Tautil* røde Blinkfyr paa c. 41° 43',8 S. 73° 03',8 W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2675. (P). Korsika. Pointe de la Chiappa. Radiofyr oprettes.

(A. a. N. Nr. 38/2425. Paris 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid oprettes ved Fyret paa $41^{\circ} 35' (40'') N. 9^{\circ} 22' (01'')$ E. et Radiofyr. Bølgelængde: $294,5$ kc/s (1019 m) A_2 (mod. 1070). Rækkevidde: 100 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne CP 3 Gange	10 ^s .
b. 3 lange Streger	30 ^s .
c. Bogstaverne CP 3 Gange	10 ^s .
d. Pause	10 ^s .
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Signalet afgives kun under Taage, vedblivende, begyndende ved det 4^m efter helt Klokkeslæt.

2676. (P). Korsika. Pointe de Sénétose. Radiofyr oprettes.

(A. a. N. Nr. 38/2426. Paris 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid oprettes ved Fyret paa $41^{\circ} 33' 28'' N. 8^{\circ} 47' 55'' E.$ et Radiofyr. Bølgelængde: $306,5$ kc/s (979 m) A_2 (mod. 346). Rækkevidde: 100 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne SF 3 Gange	10 ^s .
b. 3 lange Streger	30 ^s .
c. Bogstaverne SE 3 Gange	10 ^s .
d. Pause	10 ^s .
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 ^m .
Hele Udsendelsens Varighed	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Signalet afgives kun under Taage, vedblivende, begyndende ved helt Klokkeslæt.

2677. (T). Sardinien. Tyrenske Hav. Isola Santa Maria. Punta Filetto. Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 300/812. Genua 1936.)

1. Paa Grund af Forandringer ved *Punta Filetto* Fyr paa c. $41^{\circ} 18' N. 9^{\circ} 23' E.$ viser Fyret for Tiden hvidt, fast Lys.2. Naar Forandringerne ved Fyret er tilendebragt, skal dette vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s .

(E. f. S. Nr. 12/830 1936.)

2678. Italien W.-Kyst. Genua. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 300/807. Genua 1936.)

Capo del Faro Fyr paa c. $44^{\circ} 24' N. 8^{\circ} 54' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink $0,2^s$, Mørke $2,3^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $7,3^s$. Synsvidde: $26\frac{1}{2}$ Sm.

2679. Italien W.-Kyst. Genua. Lodstvang ophævet.

(A. a. N. Nr. 291/801. Genua 1936.)

Der hersker ikke mere Lodstvang ved *Genua* Havn.

(E. f. S. Nr. 41/2412 1935.)

2680. Italien W.-Kyst. Portofino Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 291/802. Genua 1936.)

Portofino Fyr paa *Punta di Portofino* paa c. $44^{\circ} 18' N. 9^{\circ} 13' E.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Synsvidde: 17 Sm.

- 2681. Italien W.-Kyst. Livorno. Lodstvang ophævet. Særlige Trafikbestemmelser ophævet.**
(A. a. N. Nr. 289/787. Genua 1936.)
Der hersker ikke mere Lodstvang ved *Livorno* Havn.
De særlige Bestemmelser vedrørende Lods m. m., omtalt i E. f. S. Nr. 52/3034 1935, er ophævet.
c. 43° 33' N. 10° 18' E.
(E. f. S. Nr. 41/2412 og 52/3034 1935.)
- 2682. Sicilien. Tyrenske Hav. Palermo. Lodstvang ophævet.**
(A. a. N. Nr. 289/789. Genua 1936.)
Der hersker ikke mere Lodstvang ved *Palermo* Havn. c. 38° 07' N. 13° 22' E.
(E. f. S. Nr. 41/2414 1935.)
- 2683. (T). Sicilien. Capo Peloro. Bifyr midlertidig forandret.**
(A. a. N. Nr. 288/779. Genua 1936.)
Capo Peloro røde Bifyr paa c. 38° 16' N. 15° 39' E. viser indtil videre rødt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 4^s, Mørke 1^s.
- 2684. Isola Pantelleria. Punta Spadillo. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 300/813. Genua 1936.)
Punta Spadillo Fyr paa c. 36° 49' N. 12° 01' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,2^s, Blink 0,3^s, Mørke 7,2^s. Synsvidde: 19 Sm.
(E. f. S. Nr. 35/2431 1936.)
- 2685. Italien E.-Kyst. Senigallia. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 289/784. Genua 1936.)
Senigallia Fyr paa c. 43° 43' N. 13° 13' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s, Blink 2^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 9^s.
- 2686. Italien E.-Kyst. Rimini. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 289/785. Genua 1936.)
Rimini Fyr paa c. 44° 04' N. 12° 35' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s.
- 2687. Italien E.-Kyst. Port Malamocco. Sejlads frigivet.**
(A. a. N. Nr. 291/798. Genua 1936.)
Sejladsen i *Passo di Malamocco* er helt frigivet. c. 45° 20' N. 12° 20' E.
(E. f. S. Nr. 16/1099 og 17/1199 1936.)
- 2688. Italien. Adriaterhavet. Isola Cazza. Fyrs Synsvidde forandret.**
(A. a. N. Nr. 286/771. Genua 1936.)
Isola Cazza Fyr paa c. 42° 45' N. 16° 29' E. har nu en Synsvidde af 23 Sm.
(E. f. S. Nr. 36,2488 1936.)
- 2689. (T). Cypern. Cape Greco. Fyr slukkes midlertidigt.**
(N. t. M. Nr. 1834. London 1936.)
Cape Greco hvide Blinkfyr paa c. 34° 56' N. 34° 06' E. vil være slukket i Tiden fra den 16. Oktober til den 4. November d. A.

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

- 2690. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Khorramshahr N. Undervandshindring.**
(N. t. M. Nr. 1814. London 1936.)
En Undervandshindring med 2,7 m Vand ligger paa c. 30° 26' N. 48° 10' E., 914 m 288° fra *British Consulate* F. S.

2691. Afrika E.-Kyst. Kipini. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1843. London 1936.)
Paa Observationsstedet paa $2^{\circ} 31' 49''$ S. $40^{\circ} 31' 25''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 9 Sm. Stentaarn. Fyret er ubevogtet.
2692. Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Porto da Beira. Lystønde inddraget. Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 17/19. Lissabon 1936.)
Porto da Beira Anduvningslystønde er permanent inddraget og erstattet med et Fyr paa $19^{\circ} 58' 07''$ S. $35^{\circ} 01' 08''$ E. Fyrkarakteren er uforandret, hvidt Et-Blink hver 4^s , Blink 1^s , Mørke 3^s . Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 14 Sm. Et firkantet, sort og hvidt, vandret sribet Taarn.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2693. Sunda Øerne. Borneo S.-Kyst. Air Itam Bugt. Stens Plads.
(B. a. Z. Nr. 213/2542. 's-Gravenhage 1936.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 29/2032 1936 meddeles, at den deri omtalte Sten med 0,7 m Vand ligger paa $2^{\circ} 57' 20''$ S. $110^{\circ} 27' 35''$ E., 2400 m 226° fra *Bt. Mogoeng*. (E. f. S. Nr. 29/2032 1936.)
2694. Kina. Hong Kong. Ngong-shun-chau (Stonecutters I.) W. Undervandshindring fjernet.
(N. t. M. Nr. 202. Shanghai 1936.)
Undervandshindringen paa c. $22^{\circ} 19'$ N. $114^{\circ} 07'$ E., c. $0,3$ Sm 270° fra Triangulationsmærket paa Toppen af $70,4$ m Højen ved W.-Spidsen af *Ngong-shun-chau*, er fjernet. (E. f. S. Nr. 36/2158 1935.)
2695. Kina. Hong Kong. Sham Shui Po. Grund.
(N. t. M. Nr. 204. Shanghai 1936.)
En Grund med $3,35$ m Vand er fundet paa $22^{\circ} 19' 40''$ N. $114^{\circ} 09' 20''$ E.
2696. Sibirien. Suisoeva Point. Fyrs Synsvidde. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 1817. London 1936.)
1. *Suisoeva Point* Fyr paa c. $42^{\circ} 51'$ N. $132^{\circ} 19'$ E. har en Synsvidde af 15 Sm.
2. Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Klokke, Fire-Slag hver 1^m .
2697. New Zealand. North Island. Port Nicholson. Wellington. Radiofyr oprettet.
(N. f. S. Nr. 37/4074. Berlin 1936.)
Paa c. $41^{\circ} 16'$ S. $174^{\circ} 46'$ E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 333 kc/s (900 m). A 2.
Signalet er Bogstaverne ZLW 3 Gange efterfulgt af en 4^s lang Streg i 2^m . Sendetider: Kl. 1800, 1830 og 1900 G. M. T., samt efter Anmodning.
2698. New Zealand. South Island. Cape Saunders. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1835. London 1936.)
Cape Saunders Fyr paa c. $45^{\circ} 53'$ S. $170^{\circ} 44'$ E. er synligt i Pejlinger fra 252° til 65° .

XI. Bekendtgørelser m. m.

2699. Chile. Standard Tid.
(N. t. M. Nr. 1845. London 1936.)
Chile har antaget Standardtiden svarende til 60° W.-Længde.

Tillæg.

I. Østersøen.

2700. (T). Danmark. Rødby Havn Indsejling. Oprensning. Sømærke midlertidig inddraget.

Paa Grund af Oprensning i Indsejlingsrenden, hvor der har fundet en mindre Opgrunding Sted, er den hvide Stage med Halmvisk paa $54^{\circ} 39' (06'')$ N. $11^{\circ} 20' (57'')$ E., ved Yderenden af Rendens W.-Side, midlertidig inddraget.

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

2701. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Afmærkning forandret.

De 2 sorte Spidstønder paa henholdsvis $54^{\circ} 50' (36'')$ N. $10^{\circ} 57' (59'')$ E. og $54^{\circ} 50' (05'')$ N. $10^{\circ} 59' (06'')$ E. ombyttes uden nærmere Meddelelse den 1. Oktober d. A. med 2 røde og hvide, lodret sribede Spidstønder.

Tønderne ligger ude i Tiden fra 1. Oktober til 1. April.

(E. f. S. Nr. 52/2976 1933. Kort Nr. 296 og 221. Danske Lods. Side 337. Søm.-Fort., Side 49, Nr. 10 A.)

2702. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 28. September d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være uforandret $3,8$ m.

Klørdyb S. Klokketønde: c. $54^{\circ} 50',6$ N. $10^{\circ} 33',1$ E.

(E. f. S. Nr. 35/2404 1936.)

2703. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 34/2345 1936 meddeles, at Dybden $4,0$ m i den gravede Rende fra Havnen og ud efter *Holmen* for Tiden ikke kan paaregnes. — Oprensning af Renden er paabegyndt.

Bogense Havn: c. $55^{\circ} 34',2$ N. $10^{\circ} 04',0$ E.

(E. f. S. Nr. 34/2345 1936. Kort Nr. 304, 318 og 241. Havnelods, Side 45.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2704. England. Gull Stream. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 45. Trinity House, London 1936.)

Vraget af et Skib, hvorover mindste Dybde ved Springtids Lavvande er $7,9$ m, ligger sunket paa $51^{\circ} 16' 40''$ N. $1^{\circ} 28' 05''$ E. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , er udlagt i 14 m Vand c. 55 m SE. for Vraget.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

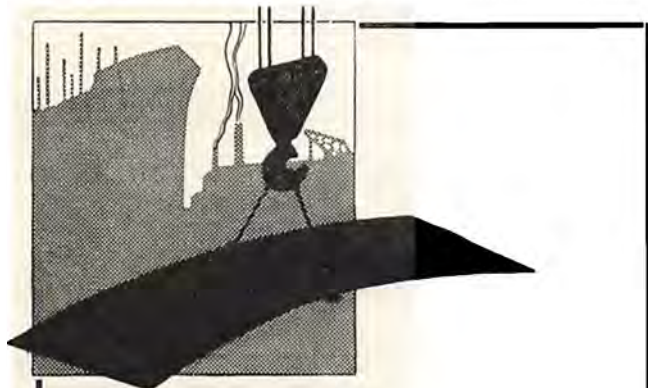
Captains' Code

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, Amallegade, Copenhagen.



Nybygninger
Reparationer

Aktieselskabet

Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.



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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.
»Maritime«

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

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

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 56 & 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

SKIVE

**J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG

Telegr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
„MÆGLEREN“

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 41

TORS DAG 8. OKTOBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

A PROPOS KONFERENCEN I GENEVE

Konferencen i Genève er nu traadt sammen. 200 Delegerede fra 27 Lande deltager, og naturligvis er det meget forskellige Synspunkter, der indtages. Mens baade Danmarks og Norges forskellige Skibsfartsorganisationer er repræsenteret, har Sveriges Redere laget det Standpunkt ikke at give Møde. Højesteretsjustitiarius Poul Berg, Norge, er blevet valgt til Præsident.

En international Behandling af de paa Konferencen fremsatte Spørgsmaal er naturligvis formaals-tjenlig, men en Betingelse for at opnaa en retfærdig Ordning, der tilfredsstiller alle Parter maa være den, at de forhandlende Parter er ligestillet paa Skibsfartsomraadet. Dette er imidlertid ikke Tilfældet, idet Lande hvis Skibsfart er subventioneret lettere kan gaa med til at tilbyde Sømændene bedre Vilkaar end Lande, hvor Skibsfarten maa klare sig ved egen Hjælp.

Det bliver nødvendigt for de Redere, som skal skaffe alt selv, at se meget nøje paa Udgifterne, og det er direkte uheldigt, hvis man faar altfor nøje Forskrifter, saaledes at der ikke er noget som helst Spillerum, for i saa Fald vil de Lande, der ikke faar Statsstøtte, være meget stærkere handicappet end før.

Et andet Punkt, der er uheldigt, er at England faktisk i Forvejen har afsluttet alle de nødvendige Overenskomster saaledes, at man der staar overfor et fail accompli.

Men hvad der saa end vedloges i Geneve, skulde det nødig føre til, at Skibsfarten i de forskellige Lande skulde blive stillet som den franske Handelskibsfloade er det i Øjeblikket.

Redere og Skibsbyggere i Frankrig vil efter al Sandsynlighed blive ramt haardt af de nye sociale Love, som Regeringen har sat i Kraft. I de sidste Par Aar har det ikke været gode Tider for fransk Skibsbyggeri som for fransk Shipping i sin Helhed. Der er kun en Passagerliner under Bygning i Øjeblikket i Frankrig og meget faa Skobe af anden Slags, mens andre Lande har fuldt op at gøre. I Løbet af faa Aar vil de franske Lineskibe være gammeldags, og lidet eller intet kan gøres for at erstatte dem. Det bliver nødvendigt paany at søge Statsstøtte, simpelthen. Det hævdes, at omkring $\frac{1}{3}$ af den franske Handelsfloade, eller 1 Million Tons, er over 16 Aar gammel, og at de fleste af disse Skibes Fart er under 10 Knob. Det siges nu, at Regeringen vil aabne nye Krediter, der nævnes et Tal paa 125 Millioner Kroner — altsammen Støtte til Skibsfarten, der ikke kan klare sig selv. En trist Udvikling, som vi nødig skulde se gentaget hos os selv eller i andre Lande.

DANSK SKIBSFART OG GULDLANDENES DEVALUERING

Devalueringen vil naturligvis komme til at gribe ind i den internationale Omsætning og derigennem ogsaa paa adskillige Punkter i danske Forhold. Vel endda ikke mindst indenfor den danske Skibsfart. Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsreder H. A. Hansen, har i et Interview om, hvorledes han bedømmer den foreliggende Situation, bl. a. udtalt:

»Helt overse Virkningerne af de sidste Dages Begivenheder kan man naturligvis endnu ikke. Men er det Mening, hvad dog meget tyder paa, at Verden nu skal kunne gaa ind i en valutamæssigt mere stabiliseret Periode, og at det skal være de førende Staters Hensigt at søge bragt nyt og mere Liv ind i Verdensomsætningen, vil dette ganske utvivlsomt betyde et saa stort Plus for Skibsfarten, at det med Lethed kan opveje de Minus, de Tab, som maaske her og der lides ved Devalueringen.

Dansk Skibsfart har ikke mange Fragler afsluttet i hollandsk Gylden, saa dér bliver der næppe meget at tale om. Adskilligt større er danske Rederiers Interesser i Pariserfrancs, — jeg ved, at i alt Fald nogle danske Rederier i deres Kontrakter i Pariserfrancs har været forsigtige nok til at indføje en Klausul om, at devalueres fransk Valuta, skal Fragterne forhøjes procentvis lige saa meget. Andre danske Rederier har maaske ikke været saa forsynlige, — men stort set tror jeg ikke, de Tab, der kan komme, vil være af nævneværdig Betydning.

DEN ENDELIGE VALUTA-STABILISERING

Med en Lavines Hastighed har Begivenhederne udviklet sig. Det begyndte med Devalueringen i Frankrig, derefter fulgte Schweiz og Holland. Senere har de fleste andre Guldlunde ladet røre paa sig.

Det er England, der har sejret. Det var Sterling, der viste Vejen. Det er den engelske Taktik, som, indledet i 1931, nu følges.

Men Situationen er stadig noget uklar. Kun dette maa sikkert kunne fastslaaes som noget absolut gyldigt: — at det, der nu er sket, maa betragtes som Indledningen til en fuldstændig og fuldt endelig Stabilisering, internationalt set.

NORDISK ØKONOMISK SAMARBEJDE

Ved et Fællesmøde, som i Dagene 28.—30. September har været holdt i Oslo mellem Komitéerne for økonomisk Samarbejde for de fem nordiske Lande, blev bl. a. meddelt med Hensyn til Spørgsmaalet om større Ensartethed i de nordiske Landes Toldnomenklatur, og om Revision af de nordiske Firmalove var der gjort Fremskridt.

Den Kontrakt mellem de handelspolitiske Afdelinger i de respektive Udenrigsministerier, som Mødet i Stockholm anbefalede, er nu kommet i Stand.

Af nye Sager, som behandlet under Mødet, kan nævnes Forholdsregler i Retning af ved sælles Propaganda at øge Kendskabet i fremmede Lande til de nordiske Landes Stilling og Betydning i Verdensøkonomien som Producenter og Forbrugere.

Endvidere blev der fremlagt omfattende Redegørelser for det Samarbejde, som er etableret mellem Næringsorganisationer, Brancher og andre faglige Organer i Nabolandene.

I Tilslutning til disse Redegørelser behandlede man Spørgsmaalet om, hvorledes dette Samarbejde kunde udvikles videre og støttes. Desuden drøftede man den internordiske Handels Stilling og Mødet besluttede at nedsætte et Udvalg bestaaende af et Medlem fra hver Komité til at udrede denne Sag paa Grundlag af den aktuelle Situation.

LYST OG MØRKT

Med den største Interesse har de fleste lyttet, da den franske Premierminister Leon Blum i Genève hævdede, at det var Handelsrestriktionerne, man skulde til Livs.

Unægteligt er Handelsrestriktionerne det Punkt, hvor der nu bør sættes ind, saafremt Guldblokkens Valuta-Tilpasning til Sterlinglandene skal resultere i den haardt tiltrængte økonomiske Afrustning, der er vigtigere end selve Devalueringen.

Selve Devalueringen af de førende Guldvalutaer er naturligvis ikke nok, hvis Resultatet skal blive en Genopblomstring af den stærkt lidende Verdenshandel. Dersom Restriktionerne i de utallige Variationer, hvori de findes, faar Lov til at blive liggende som en klam Haand over den økonomiske Udvikling, ja saa vil ganske vist Frankrig, Holland og Schweiz indadtil kunne drage betydelige Fordele af deres egen Finans-Operation, men for Verden som Helhed vil Betydningen af det skete ikke blive nær saa stor.

Udover disse økonomiske Diskussioner bragte Ugen mest nyt fra Spanien, hvor Borgerkrigen fortsættes blodigt, og hvor Fremmarschen mod Madrid synes at blive ved. Men det gaar langsomt — det hele er et frygteligt Sejgpineri, og hvad saa end Resultatet bliver — enorme Værdier er ødelagt, saa Genopbygningen vil tage uendelig Tid.

TANKSKIBENE OG MR. SCHIERWATER

Den kendte Shippingmand Mr. Schierwater holdt paa Tankskibspoolens Generalforsamling en Tale, hvori han blandt andet kom ind paa en Omtale af den foregaaende Periode, og udtalte, at da var Tankmarkedet meget aktivt, hvilket nogen mente skyldtes den urolige politiske Situation, men saa fulgte den nuværende Tid med Nedgang fra et lønnende Niveau til mindre Efterspørgsel og lavere Fragter. Saadanne Omslag var en Illustration af Usikkerheden ved Tankskibsfart. En forholdsvis mindre Reduktion i Olieselskabernes Salg betyder ofte meget mindre Beskæftigelse for den private Tankskibsflaade. Oplægningen er for sidste Periode 259,000 Tons. For fjerde Periode var Oplægningen 218,000 Tons og for tredje 500,000 Tons. Der er dog nok nogen mere oplagt Tonnage nu.

I den sidste Tid har Efterspørgselen vist nogen Fremgang, og man kan maaske regne med bedre Beskæftigelse i Efteraars- og Vintermaanederne, idet en Del Tankbaade ogsaa fragtes for Transport af Hvalolie. Ser man længere frem i Tiden, udtalte Mr. Schierwater, er der to Faktorer, som giver Grund til nogen Ængstelse. For det første, at der er en Del lange Certepartier, der udløber i nær Fremtid, og disse Skibe vil da komme i det aabne Marked. Den anden og mere alvorlige Faktor er alle de nye Skibe, som er under Bygning, og i den Forbindelse udtalte Mr. Schierwater advarende Ord og pegede paa, at der er en Grænse for Tankpoolens Magt og Evne.

TYSKLAND OG RAASTOFFERNE

Som tidligere omtalt har Hitler krævet, at Tyskland Som 4 Aar skal være helt uafhængig i sin Forsyning med de Raastoffer, som det paa nogen Maade selv kan fremstille.

Tyske Blade giver i den Anledning følgende Oversigt over Tysklands Forsyning med tre af de vigtigste Raastoffer, som Landet maa kunne producere mere af, nemlig Olje, »Zellwolle« og Gummi.

Tysklands Behov af Oljer til Drivkraft stillede sig i 1935 saaledes: 1,440,000 Tons Benzin, 290,000 Tons Bensol og 195,000 Tons Sprit, — altsaa ialt 1,920,000 Tons. Endvidere: 900,000 Ton Olje for Dieselmotorer og 190,000 Tons Brændselolje for Oljefyring.

Importen af disse Oljer udgjorde i 1935: 1,220,000

Tons Benzin, 880,000 Tons Gasolje, 437,000 Tons Smøreolje og 326,000 Tons Brændselolje.

Værdien af indførte Mineraloljer gik ifjor op til over 168 Millioner Mark.

Kunstsilke og »Zellwolle« har hidført en Revolution i Tekstilindustrien Verden over, idet de øger Listen over de klassiske Tekstilraastoffer med to nye Produkter.

Tysklands Produktion af »Zellwolle« er for Tiden den 4. største i Verden, men Landets Maal er at naa op til en Produktion paa 70,000 Tons i 1937, mens Verdensproduktionen i 1935 beløb sig til kun 66,000 Tons.

Den stigende Pris paa Bomuld gør det lettere at trænge igennem, idet dens Pris nu er 1.80 à 2 Mark pr. kg. Om nogle Uger vil nye Fabrikker være færdige. Disse nye Fabrikker alene vil tilsammen kunne fremstille ca. 45,000 Tons. Tysklands Behov af »Zellwolle« er i stadig og rask Stigning, men takket være den øgede Produktion indenlands har Importen, som i 1935 udgjorde 8,000 Tons, kunnet bringes ned til 2,700 Tons indtil Udgangen af Juli iaar.

Tysklands Gummibehov anslaaes for Tiden til ca. 65,000 Tons aarlig. I. G. Farbenindustri forarbejder nu et Stof »Buna« af Kul og Kalk eller Acetylen; dette Stof skal i visse Henseender være af bedre Kvalitet end almindelig Gummi. Men det store og endnu uløste Problem er at fremstille den nye syntetiske Gummi saa billig, at den kan konkurrere med Naturgummi.

Den Vej, Tyskland her viser, kan maaske nok kaldes forslaaelig, men farlig. Den er det mest direkte Eksempel paa, hvor langt man kan drive Selvforsyningspolitikken, og man kan roligt gaa ud fra, at der ikke fra tysk officiel Side vil blive sparet paa Midler til at fremme denne Udvikling, der er et Barn af Tiden, men derfor ikke mindre beklagelig.

ENGLANDS SKIBSFART OG DANMARK

Ved en Generalforsamling i Junior Chambers of Commerce of Great Britain i Liverpool udtalte Mr. H. M. Cleminson, General Manager i Chambers of Shipping, at britisk Skibsfart stadig var i en alvorlig Situation.

»I Danmark har Andelssystemet indenfor Landbrugseksporten i mange Aar forhindret britisk Skibsfart i at opnaa samme Chance, saa britiske Skibe har ofte været tvunget til at rejse tomme hjem,« udtalte Mr. Cleminson ogsaa ved den Lejlighed.

Heroverfor fremsættes i »Scandinavian Shipping Gazette« følgende Udtalelse fra dansk Side: Hr. Cleminsons Bemærkning kan let give et falsk Indtryk af Situationen. Den lyder, som om Eksporten af danske Landbrugsprodukter var en speciel Forretning for den danske Handelsflaade, men det er jo ikke Tilfældet. I Farten fra København til London, Hull og Newcastle samarbejder D. F. D. S. med Ellerman Wilson Line, og fra de danske Provinshavne foregaar regelmæssig Fart ved Hjælp af dansk Tonnage, men Passager- og Godstrafikken fra København til Havne som Goole og Leith udføres udelukkende af engelske Skibe.«

HVALFANGSTEN

Norge har haft store Bryderier i Aar med sine Hvalfangstskibe. Det ser dog nu ud til, at der er opnaaet Enighed mellem Norge og England, saaledes at man ikke gaar allfor aggressivt til Værks mod Hvalerne, for i saa Fald er de jo en Dag udryddet. Men da Forholdene paa de fleste Omraader er vanskelige, drives mange Erhvervssøgende over i nye Erhverv, og det gælder ogsaa hele Nationer. Hvalfangsten lokker flere og flere. Saaledes agter nu Japanerne at trænge ind paa Hvalfangsten i større Omfang end nogen Sinde tidligere. Hidtil har

kun et Hvalkoger, det 9,800 Tons store »Tonan Maru« med fem Fangstbaade været beskæftiget med Hvalfangst i Syd-Ishavet, men i Kobe lægger man nu sidste Haand paa Bygningen af et nyt stort Hvalfangerskib, det 16,800 Tons store »Nisshin Maru«, hvis Jomfrurejse til Antarktis skal ske nu i Efteraaret. Skibets Redere er Yahashikane Shoten, som har truffet Forberedelser til at bygge et Søsterskib næste Aar og et tredje næstfølgende Aar. »Nisshin Maru« siges at være det største og mest moderne Hvalfangerskib i Verden. Det er 550 Fod langt, 74 Fod bredt, det laster 21,000 Tons, og dets Fart er 15 Knob.

Samtidig er den første tyske Hvalfanger-Ekspedition klar til at starte. Med Hvalkogeriet »Jan Wellem« paa 12,500 Br. Tons og dets seks nybyggede Fangstbaade skal Ekspeditionen afgaa til Antarktis og efter et Aarhundredes lang Pause atter optage Hvalfangst under tysk Flag.

»Jan Wellem« er den tidligere 8,829 Br. Tons store Damper »Württemberg«, der er ombygget hos Blohm & Voss, den er blevet gjort større, saaledes at den nu er paa 15,500 Dødvægt Tons. Over det tidligere Hoveddæk er bygget et Slagtedæk, og Skibet har nu

agter en 5 Meter bred Aabning i Hækken med en Sliisk op til Slagtedækket. Ogsaa Maskinanlægget er delvis fornyet, og Kedlerne er større for at kunne levere mere Damp; endvidere besørger tre Diesel-Dynamoer paa 1,200 HK. elektrisk Strøm til Skibets forskellige Installationer.

Ved Siden af denne Ekspedition, hvor Skibene er Tysklands egne, agter Tyskland at udsende to andre, hvor Fartøjerne chartres i Norge, og to norske Selskaber er — under Forudsætning af Aktionærernes Godkendelse — gaaet med til denne Plan. Det ene Selskab er A/S »Rosshavet«, der har faaet et Tilbud paa 3 Millioner Kr. for at bortfragte Kogeriet »C. A. Larsen« og seks Fangstbaade til et tysk Selskab. »Rosshavet« har anbefalet sine Aktionærer at tiltræde Forslaget.

Det andet norske Firma er Hvalfangstselskabet »Skytteren«, der har et Tilbud paa 3½ Million Kr. fra »Deutscher Margarine Verband« for Chartring af Hvalkogeriet »Skytteren« og seks Fangstbaade.

I begge disse Tilfælde skal Ekspeditionerne sejle under norsk Flag og med helt norsk Besætning.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Britisk Lovgivning om Lodsvæsen

Der er i England under 16. Juli d. A. stadfæstet en Lov, »Pilotage Authorities (Limitation of Liability) Act, 1936«, som nu foreligger trykt. Som Titlen angiver, omhandler den Lodsmyndighedernes Ansvar for Skade. Loven berører dog ikke Hovedprincippet i Section 15 i »Pilotage Act, 1913«, hvorefter Ejeren eller Føreren af et Skib, der er under tvungen Lodsning, er ansvarlig for Skade, forvoldt af Skibet eller som Følge af fejlagtig Navigering, paa samme Maade, som han vilde være, hvis Skibet ikke havde været undergivet Lodsvang.

Den nye Lov og »Pilotage Act, 1913« vil fremtidig under eet blive betegnet som »Pilotage Acts, 1913 and 1936«.

Det hedder i Loven:

1.—(1) A pilotage authority (as defined in this Act) shall not, where without their actual fault or privity any loss or damage is caused to any vessel or vessels or to any goods, merchandise or other things whatsoever on board any vessel or vessels or to any other property or rights of any kind, whether on land or on water or whether fixed or moveable, be liable to damages beyond the amount of one hundred pounds multiplied by the number of pilots holding licences from the pilotage authority under section sixteen of the Pilotage Act, 1913, for the pilotage district of the pilotage authority at the date when the loss or damage occurs.

(2) Nothing in this section shall impose any liability in respect of any such loss or damage as aforesaid on any pilotage authority in any case where no such liability would have existed if this Act had not been passed.

2. The limitation of liability under section one of this Act shall relate to the whole of any losses and damages which may arise upon any one distinct occasion although such losses and damages may be sustained by more than one person, and shall apply whether the liability arises at common law or under any public general or local Act of Parliament and notwithstanding anything contained in such Act.

3. Where any liability is alleged to have been incurred by a pilotage authority in respect of any loss or damage to which section one of this Act applies and several claims are made or apprehended in respect of that liability, then the pilotage authority may apply in England to the High Court, or in Scotland to the Court of Session, or in Northern Ireland to the High Court of Justice in Northern Ireland, or in the Isle of Man to the High Court of Justice of the Isle of Man, and that Court may determine the amount of liability of the pilotage authority and may distribute that amount rateably among the several claimants, and may stay any proceedings pending in any other Court in relation to the same matter, and may proceed in such manner and subject to such regulations as to making persons interested parties to the proceedings, and as to the exclusion of any claimants who do not come in within a certain time, and as to requiring security from the pilotage authority, and as to payment of any costs, as the Court thinks just.

4. Where any pilotage authority are the owners of any ship, nothing in this Act shall affect any limitation of

liability conferred on them or other rights to which they are entitled as such owners by or under Part VIII of the Merchant Shipping Act, 1894, and the Merchant Shipping (Liability of Shipowners and others) Act, 1900, as respectively amended by subsequent Acts, and accordingly the foregoing provisions of this Act shall not apply to any loss or damage the liability for which can be limited under the said enactments.

5. No pilots' benefit fund, pilotage annuity fund or other fund formed or maintained by a pilotage authority for the benefit of pilots, their widows or children, shall be capable of being charged or attached or taken in execution or made available by any legal process or otherwise for meeting any liability of or any claim against the pilotage authority.

6. If any body of persons corporate or unincorporate are the owners of any dock or canal (including any body of persons having the control or management of any dock or canal) or are a harbour authority or a conservancy authority and that body or a committee of that body are also a pilotage authority, then—

(i) No funds, revenues, moneys or other property whatsoever belonging to such body in any capacity other than as pilotage authority shall be capable of being charged or attached or taken in execution or made available by any legal process or otherwise for meeting any liability of, or any claim against, such body in their capacity as pilotage authority; and

(ii) No funds, revenues, moneys or other property whatsoever belonging to such body or a committee of such body in their capacity as pilotage authority shall be capable of being charged or attached or taken in execution or made available by any legal process or otherwise for meeting any liability of, or any claim against, such body in any capacity other than as pilotage authority.

7.—(1) No funds, revenues, moneys or other property whatsoever belonging to the Trinity House or the Trinity House of Newcastle-upon-Tyne, in their capacity as pilotage authority, shall be capable of being charged or attached or taken in execution or made available by any legal process or otherwise for meeting any liability of, or any claim against, any such body in any capacity other than as pilotage authority.

8.—(1) In this Act »pilotage authority« means a body of persons or authority incorporated, constituted or established as a pilotage authority by a Pilotage Order made under the Pilotage Act, 1913, and where any existing body of persons or authority constituted or established for other purposes and with other duties or any committee of any such existing body of persons or authority are constituted or established as a pilotage authority by any such Order includes that body of persons, authority or committee.

(2) Where any body of persons or authority are incorporated, constituted or established by any such Order or Orders as the pilotage authority for more than one pilotage district, this Act shall have effect as though such body of persons or authority were a separate pilotage authority for each separate pilotage district.

9. In this Act unless the context otherwise requires—

words and expressions to which meanings are assigned by the Merchant Shipping Act, 1894, as amended by subsequent Acts, shall have the same respective meanings; and

the expression "the Trinity House of Newcastle-upon-Tyne" means the Corporation of the Master Pilots and Seamen of the Trinity House of Newcastle-upon-Tyne.

Forhøjelser af Lodsafgifterne i Frankrig og Alger

»Journal officiel« for den 10. September indeholder et fransk Dekret af 5. s. M. angaaende Forhøjelser af Lodsafgifterne i Frankrig og i Alger. Det hedder heri:

Paris, de 5 septembre 1936.

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation le projet de décret ci-joint portant modification des tarifs de pilotage dans les stations de la métropole et de l'Algérie, ou ces tarifs avaient été réduits, en vue d'obtenir une diminution de 10 p. 100 des salaires des pilotes, par les décrets-lois des 4 octobre et 30 octobre 1935.

Les récentes lois sociales votées par le Parlement ont eu pour effet immédiat d'augmenter les frais d'exploitation du matériel naval nécessaire au service du pilotage,

ainsi que, dans certaines stations, les frais professionnels occasionnés par les déplacements auxquels sont astreints les pilotes.

Cette augmentation des charges, se combinant avec la réduction de salaires déjà subie par les pilotes, constitue pour ces derniers une nouvelle réduction qui ne se justifierait pas.

En vue de remédier à cette situation, le Parlement vient de voter une loi permettant au ministre des travaux publics de modifier par décret les tarifs de pilotage pour tenir compte des augmentations des dépenses d'exploitation ci-dessus indiquées.

Tel est l'objet du présent décret. Les dépenses qu'il permet de payer sont effectuées depuis le 15 juin et il est donc nécessaire qu'il soit immédiatement applicable, à titre provisoire. Les nouveaux tarifs ne seront rendus définitifs qu'après avoir été soumis à la procédure d'enquête prévue par l'article 19 de la loi du 28 mars 1928 sur le pilotage.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le ministre des travaux publics,
Albert Bedouce.

Le ministre de l'éducation nationale,

Charles Spinasse.

SKIBSMÆGLEREN OG HANS ARBEJDE

I »Fairplay«s sidste Nummer findes en lille, men interessant Artikel med ovenstaaende Titel, og den vil sikkert blive læst med Interesse baade af Mæglere og Redere. »Look-out«-Manden beklager, »at der i England synes at vokse en Tendens frem til at betragte Mæglere og Mellemmænd som unødvendig og kostbar Luksus, skønt i Fortiden mange Forretningers heldige Udfald ofte afhang af hans Anstrengelser.«

I Hamburg, skriver »Skandinavian Shipping Gazette«s Korrespondent, gjorde lignende Synspunkter sig gældende blandt Redere for fem-seks Aar siden, paa en Tid da Skibsfartforretning var daarligere end noget andet, saa Rederne søgte at reducere deres Udgifter, hvor de kunde og ogsaa prøvede at skære Mæglerhonorarerne ned til den lavest mulige Grænse eller helt udelukkede Mæglerens Medvirken. Det var ganske almindeligt den Gang, at Redere — der i mange Aar var blevet betjent af dygtige og tilfor-

ladelige Mæglere — prøvede at gøre deres Forretninger paa egen Haand for at spare Honoraret til Mægleren. En Skibsmægler's Tilværelse var haard paa den Tid i Tyskland, da Oplægningstallene var saa høje som aldrig før.

Heldigvis er der siden indtraadt en Forandring her. Mange Redere blev snart klar over, at de Penge, de havde sparet ved ikke at bruge en Mægler, kun var tilsyneladende, da de ofte havde været i Stand til at opnaa højere Rate, hvis de havde kendt Markedet til Bunds. Som Følge heraf begyndte Rederne igen at betragte Skibsmægleren som et uundværligt Led i Forretningen ligesom før, og det kom dertil, at den tyske Regering anerkendte og sanktionerede Skibsmæglererhvervet ved simpelthen at gøre visse Forretninger afhængig af, at en Mægler var Medlem. Mægleren betragtes derfor nu ikke længere som unyttig og kostbar Luksus, men tager aktivt Del i Skibsfartforretningerne i Tyskland som før i Tiden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kollision i Bristol-Kanalen

Den danske Damper »Jægersborg« er i Bristol-Kanalen kollideret med den britiske Damper »Pebble«.

Damperen »Pebble« var netop i Færd med at blive forløjet ved Bristol-Dokkerne, hvor den skulde udlosse Kul, da en Kætling brast, og den svingede midt ud i Strømmen, hvor den kolliderede med »Jægersborg«. »Jægersborg« blev imidlertid kun lidt beskadiget. Den fik 4 Plader trykket ind.

»Jægersborg« tilhører Dampskibsselskabet »Dannebrog« (Rederiet C. K. Hansen), København.

»Cito«s Kollision i Kielerkanalen

I Anledning af Motorskibet »Cito«s Kollision i Kielerkanalen med en tysk Fiskekutter den 27. September er der holdt Søforhør i Marstal.

Skibets Fører, Kapt. Grube, forklarede, at han laa stille og ventede paa Toldbaaden. »Cito« havde ikke Maskinen til, Skruen var koblet fra.

Toldbaaden laa paa Siden af en Fiskekutter, som kom imod »Cito« i en Afstand af ca. 100 Meter foran om Styrbord.

Da Toldbaaden forlod Fiskekutteren, drejede sidstnævnte uden at give Signal mod »Cito«s Styrbordsside og kom tværs paa Boven af »Cito«, og Kollisionen skete.

Kapt. Grube forsøgte at mindske Kollisionen ved at dreje om Bagbord. Kapt. Grube mener, at Kollisionen vilde have været undgaaet, hvis Fiskekutteren var blevet liggende stille eller havde fulgt sin Kurs.

Kaptajnen døde paa Broen

Lørdag Morgen indkom den norske Damper »Otto Sinding« ifl. Vends. Tid. til Frederikshavn med Flaget paa halv Stang. Aarsagen var, at Kaptajnen, den 40-aarige Bjarne Klippestrøm, medens Skibet var i rum Sø, pludselig var død paa Kommandobordet, ramt af et Hjerteslag.

Mere Bacon til England i Oktober

Det danske Gesandtskab i London har modtaget Meddelelse om, at Danmarks Baconkvota i Oktober Maaned foregås med 4141 cwt., fordi U. S. A. ikke har kunnet opfylde sit Baconkontingent.

Det Ekstrakontingent af Bacon, der er tildelt Danmark, beløber sig til ca. 3800 Svin, der skal fordeles ligeligt over de 4 Uger i Oktober.

Resultatet bliver derefter, at vi udover de ca. 57,000 Stkr. Svin, der i Øjeblikket normalt leveres ugentlig til England, vil kunne sende 1000 Svin mere om Ugen.

James Watt-Mindefest

I Anledning af James Watts Fødsel fejredes den store Opfinders Minde ved en Fest, der afholdtes Onsdag i Dansk Ingeniørforenings Festsal.

Festens Program var: Borgmester, Dr. phil. Ernst Kaper indledede, Akademisk Musikforenings Orkester spillede, et Foredrag: James Watt, hans Liv og Arbejde, holdtes af Direktør H. H. Mansa. Derefter fulgte Recitation og Musik.

Festens Indbydere var: Danmarks tekniske Højskole, Dansk Dampskibsselskab, Dansk Ingeniørforening, Det Tekniske Selskab, Industriraadet, Ingeniørforening, Kjøbenhavns Maskinistiskole, Maskinmestrenes Forening og Teknisk Landsforbund.

Forlængelse af Aftale i Danzig—Gdynia—Holland Farten

Den for nogle Maaneder siden mellem Danzig-Gdynia og Rotterdam-Amsterdam Rederier afsluttet Minimumsfragt-Aftale, som skulde ophøre 30. September, er blevet forlænget til 31. December i Aar. Fragtraterne forbliver i det væsentlige uforandret.

Trafiken paa australske Havne

I Løbet af Aaret, regnet fra 1. Juli 1935 til 30. Juni 1936, er Trafiken paa Vestaustraliens Havne tiltaget betydeligt. Albany blev besøgt af 106 Skibe med en samlet Tonnage af 580.517 B.R.T., Bunbury af 97 Skibe med 414.889 B.R.T., Geraldton af 113 Skibe med 385.297 B.R.T., Preston 96 Skibe med 279.446 Tons, Port Hedland 81 Skibe med 250.793 Tons, Broome 118 Skibe (bortset fra Perle-fiskerbaade) med 207.199 B.R.T., Derby 68 Skibe med 195.916 Tons og Wyndham 28 Skibe med 152.937 Tons.

Ophævelse af Frihavnshæstestemmelser i Letland

De for Frihavnen Libau og den statslige Skibsfartforvaltning gældende specielle Bestemmelse er blevet ophævet

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den paa Grund af Francdevalueringen fremkaldte Stilstand paa en Række Markeder blev kun af kort Varighed, og da Forretningerne blev optaget igen, var det til fuldhævede Rater.

Kornmarkederne har været jævnt livlige med River Plate som en smuk Nr. 1. Dette Marked har taget over 20 Baade i den forløbne Uge i Positioner fra November til Februar. For Novbr. Lastning er der til europæiske Destinationer betalt omkring 2/6d. pr. Ton over Schedule Raterne. December Lastning er betalt med omkring 1/- à 1/6d. pr. Ton over Minimalraterne, hvorimod senere Positioner ikke belinger nogen Præmie. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er Efterspørgslen af begrænset Omfang. Up River/Japan noteres i omkring 19/6., men til Trods for de gode Muligheder i Østen holder Rederne dog alligevel ud for omkring 1/- mere. Up River/Northern Range er omkring 28/6d. værd. Up River/St. John eller Halifax er sluttet til 27/6d., Novbr.

Fra Australien holdt Befragterne sig en Overgang tilbage for ny Høst Lastning, men der er nu igen en Række Ordre i Markedet for Lastning fra Decbr. til Febr. til omkring 9d. à 1/- over Minimalraten. For Novbr. Lastning er der Efterspørgsel til 2/6d. pr. Ton over de gamle Minimalrater.

Paa de andre Kornmarkeder var Efterspørgslen begrænset. St. Lawrence tog en Del Skibe til Europa paa Minimalratebasis, men der er stadig mere end tilstrækkelig Tonnage til at dække det forhaanden-værende Udbud af Ladning. Sæsonen nærmer sig snart sin Slutning, og maaske bliver der derfor en Smule mere Liv i den kommende Tid. Donau suspenderede praktisk talt al Forretning paa Grund af finansielle Vanskeligheder forårsaget af Francdevalueringen, men saa snart disse Vanskeligheder er overvundne, vil dette Marked antagelig blive aktivt igen.

Paa de andre oversøiske Markeder er det mest fremtrædende Træk den udprægede Fasthed, der hersker paa alle de til Stillehavet grænsende Markeder. Nitrabefragterne fra Chile har, som tidligere omtalt, dækket deres Tonnagebehov paa Timecharterbasis til Rater varierende mellem 3/3d. og 3/9d. for Damptonnage, men det synes efterhaanden at blive vanskeligere for dem at faa Rederne til at acceptere saadanne Rater, og i Øjeblikket forlanges omkring 4/6d., Levering Halteras via Chile Tilbagelevering UK/Cont.

Nordpacific er ogsaa strammere. Efter en Række Slutninger til omkring 27/- 27/6d. er Raten for fio. Forretning fra British Columbia til UK. nu oppe i 28/-

for Novbr. Lastning. Til Australien er 380,000 Cbft. Baad sluttet til den gode Rate af £5,000: fio, og en Damper paa 490,000 Cbft. har faaet £5750 til Sydney direkte. Transpacific noteres omkring £5000 for 430,000 Cbft. Baad, og for Baad af lignende Størrelse indikeres £10,500 fio. 3 Havne San Francisco/Vancouver Range til 4 Havne Sydafrika, Decbr. Lastning.

I Forbindelse med Omtalen af dette Marked skal lige bemærkes, at Havnearbejderstriken, som var berammet til den 1. Okt. foreløbig er udskudt til 15. Okt., og i Øjeblikket synes Udviklingen at tendere i Retning af fortsat Arbejdsro.

Soyabønnebefragterne synes nu at være mere villig til at diskutere Forretning og antyder omkring 28/6d. à 29/- for Novbr./Decbr. Lastning. Rederne er dog fortsat reserverede. Saigon Ris har betalt 30/- for Novbr. Baad, hvilket kan genlages og muligvis forbedres.

De indiske Markeder er meget stramme, specielt for Novbr. Lastning. Kerner fra Madraskysten noteres nu i 32/- for Novbr./Decbr., Hvede fra Karachi til UK/Cont. er sluttet til 26/3d., og fra Calcutta er 8000 Toner sluttet til den formidable Rate af 38/6d. paa Dødvægtbasis til US. Gulf, Oktober.

Ogsaa de europæiske Markeder er fortsat gode. Konferencen kan stadig publicere en Række Slutninger til over Minimalraten, i enkelte Tilfælde endog med et ganske betydeligt Tillæg. Kulmarkedet fra England til Danmark er uforandret.

Fra Middelhavet kan der stadig opnaas gode Rater, men hver enkelt Last maa prøves. Af Afslutninger kan nævnes, Bona/Middlesbro, 11/-, Sfax/Rouen 15/-, Morphou Bay/Hamburg 16/-.

Fra Sortehavet er Russerne stadig aabne for Tonnage saavel for Erts som for Kul. Poti/USNH. Erts er betalt med 18/-, Kul Mariupol/USNH. er sluttet til 14/6d. for Erts fra Poti til Japan er betalt med 19/- Erts fra Poti til Continentet er sluttet til 14/6d.

Timechartermarkedet er stadig overfyldt med en Række Ordre, saavel for enkelte trips som for Perioder indtil 12 Maaneder. For stor Diesellonnage ligger Raten omkring 4/9d. for lang Periode, Levering og Tilbagelevering denne Side. For enkelte trips noteres der et Ual af Ordre til gode Rater, f. Eks. Levering Østen via Nordpacific, Tilbagelevering Europa, 7/- 7/6d.

Vestindiamarkedet har betalt \$1.20 for 6200 Toner, 2/3 Maaneder. Rundture er sluttede til \$1.25 for 4000 Tonnere.

af Ministerraadet med den Tilføjelse, at for Frihavnen og for Skibsfartsforvaltningen skal fremtidig Loven om de autonome Foretagender gælde. Med dette Bortfald af Særbestemmelser giver man ogsaa Udtryk for, at Maalet med Frihavnspolitikken, som man for Aar tilbage ventede sig saa meget af, ikke har holdt, hvad man troede.

Atlantic Steam Navigation Co.'s Planer

Det for kort Tid siden oprettede Atlantic Steam Navigation Co. vil antagelig allerede i de nærmeste Dage afgive Bestilling paa Bygningen af to 30.000 Tons Fragt- og Passagerskibe til Vickers-Armstrong Værft i Barrow-in-Furness. Det drejer sig her om en regelmæssig 10 Dages Fart mellem New York og Liverpool via Dublin med To-Klasses Skibe og en Fart af 22 Knob. Skibene skal kunne medføre 500 Personer paa 1. Klasse og 1000 paa Turistklassen. I Modsætning til andre Dampskibsselskaber, der beregner sig en Pris for hele Rejsen med Ophold, vil man her indføre kun at sælge Billetten, og saa maa Passagererne selv indtage de Maaltider, de ønsker; man kan altsaa ofre saa meget eller saa lidt paa Forplejningen, som mn ønsker. Billetprisen bliver for en Overfart paa Turistklassen 10£ og paa 1. Klasse henimod 20£. Den nøjagtige Pris for 1. Klasse er dog ikke fastsat endnu. Det nye Rederi har valgt den blaa og hvide Farve til Flag og til Skorsten osv.

Baltwhite Timber Scheme 1937

The Baltic and International Maritime Conference tilraader i et Cirkulære Redere ikke at foretage nogen Slutninger for 1937, førend de nye Rater foreligger. Det er af stor Betydning, at alle Redere nøje følger dette for ikke at ødelægge Raterne, der vil blive fastsat for næste Aar.

Oplagt fransk Tonnage

Efter den sidst offentliggjorte Statistik over Oplægninger af fransk Tonnage i franske og algierske Havne konstateres der en Tilbagegang fra 15. Juli til 1. September paa ca. 50.000 BRT. Der var ialt oplagt 233 Skibe med 345.112 BRT. De i de franske og algierske Havne oplagte Skibe af fremmed Nationalitet beløb sig til 3 med en Tonnage paa 4203 BRT., Tallet var her uforandret.

Skib Nr. 10.000 paa »Neue Wasserweg«

Med Damperen »Poseidon«, tilhørende Kon. Nederl. Stoombol Mischp., Amsterdam, er den 25. September det 100.000 Skib i Aar ankommet til den »neue Wasserweg«. Forrige Aar naaede man først 23. Oktober dette Tal; ogsaa Trafikken paa Rotterdam er betydeligt højere i Aar end i Fjor.

Forøget Fart Antwerpen-Norge

Dampskibsselskabet »Neptun« og Det Bergenske Dampskibsselskab har besluttet sig til fra Oktober at udvide deres i Fællesskab drevne Fart paa Norges Vestkyst. Derefter vil der hver Tirsdag afgaa en Damper fra Antwerpen til Slavanger, Haugesund, Bergen, Færøerne og Island og hver Fredag en Damper til Aalesund, Christianssand og Trondheim. Eventuelt skal ogsaa andre Havne anløbes. I Antwerpen er det Agence Maritime de Keyser Thornton S.A., der varetager Interesserne, og det er foreløbig midlertidig, at disse Forøgelser er indført, man maa haabe, at de kan vise sig at være stedsevarende.

Motorskonnerten »Dannebrog«s Hjemrejse fra Thule

Efter en besværlig Rejse kom Motorskonnerten »Dannebrog« i Søndags til København fra Thule. Skibet fik som bekendt en Lækage i Stævnsrøret, og man forsøgte at udbedre Skaden i Julianehaab. »Dannebrog« laa forgæves deroppe i et Par Uger. Paa Hjemrejsen blev Stævnsrøret atter utæt, Skibet tog 50 Tons Vand ind i Døgnet og maatte bruge hele sin Motorkraft til Pumpearbejde og nøjes med Sejlene paa hele Rejsen fra Julianehaab. »Dannebrog« slap dog hjem paa 16 Døgn. Nu maa den i Dok for at faa Stævnrøret helt i Orden.

Spansk Piratskib

Fra Buenos Aires indgik Lørdag Meddelelse om, at det spanske Motorskib »Cabo San Antonio« er blevet erklæret for et Piratfartøj og foreløbig ikke maa løbe ind i Buenos Aires Havn, selvom der ombord i Skibet hersker følelig Mangel paa Levnedsmidler og Drikkevand. Skibet staar under Kommando af en Steward, medens Kaptajnen holdes fangen i sin Kahyt.

Senere telegraferes, at Politiet har arresteret Formanden og en Delegeret fra den ombord i Skibet oprettede Sovjetkomité. Skibets Kaptajn, der af Komitéen holdtes fangen, er blevet bragt i Land af Myndighederne.

Marstal-Skonnert forlist

Til Skibsreder K. Albertsen, Marstal, indløb fra Kapt. Kromann, »Neptun«, for Tiden Blacktickle (Labrador), følgende Telegram forleden:

»Neptun« totalt forlist. Blacktickle. Ingen Mulighed for at redde noget. Mandskabet reddet.

Den forliste Marstal-Skonnert gik fra København den 20. Juli i Ballast til Blacktickle for dér og i New Foundland at indlaste Fisk til Exeter i Cornwall. Forliset har saaledes fundet Sted paa Rejsen fra Labrador til New Foundland.

»Neptun« er en lille 3-mastet Motorskonnert — paa 148 Br. Tons — og bygget i 1920. Skibets Fører, Kapt. Kromann, og Styrmanden, Svane, er fra Marstal, og om Bord var ialt 5 Mand.

Dansk Sømand forulykket ved Pacific-Kysten

Slagterarbejder Gommesen, Esbjerg, har fra Amerika faaet Meddelelse om, at hans Søn Christian Gommesen under et voldsomt Uvejr ved den amerikanske Vestkyst er blevet slaaget over Bord og druknet. Christian Gommesen rejste for nogle Aar siden til Amerika og gjorde nu Tjeneste som 2. Styrmand paa en amerikansk Damper.

»Vistula« gaaet til Ombygning

Det Forenedes Motorskib »Vistula« er gaaet til Helsingør Skibsværft for at blive bygget om. Skibet skal gøres større og hurtigere for til sin Tid, naar det nye Motorskib, Selskabet har bestilt til Oslo-Ruten, bliver færdigt, at sættes ind i den korresponderende Stellan-Rute.

Ved Ombygningen skal »Vistula« gøres 20 Fod længere, og Skibets Maskinkraft skal forøges. Arbejdet vil vare 2½ Maaned. Midt i December ventes »Vistula« at kunne forlade Skibsværftet i sin nye Skikkelse, og det er Meningen, at Skibet da skal sættes ind i Juletrafikken.

Ikke stoppet for Taagesignal

Den 13. Juni om Morgenen, 15 Sømil fra Ystad, fandt der i læt Taage en Kollision Sted mellem Motorskonnert »Prøven« af Rønne og Motorskonnert »Saaremaa« af Estland. Begge Skibe tillægger hinanden Skylden. »Prøven« har lidt et Tab paa 9737 Kr. og »Saaremaa« et Tab paa 2423 Kroner.

Sø- og Handelsretten fandt, at »Saaremaa« har overtraadt Søvejsreglerne derved, at den ikke straks efter Taagesignal foran for tværs af »Prøven« stoppede sin Maskine, men fortsatte med en Fart af ca. 4 Sømil.

»Saaremaa« blev derefter dømt til at betale 9737 Kr. plus 700 Kr. i Sagsomkostninger.

Skonnert sprunget læk i Storebælt

Motorskonnerten »Inger«, hjemmehørende i Odense, er Fredag under haardt Vejr i Storebælt sprunget læk og maatte søge Havn i Nyborg. Her holdt Falck den flydende

ved Pumpning, og Lasten, der bestod af Kalksten, lossedes i Nyborg. »Inger« var paa Rejse fra Fakse til Odense.

Torms Aktieudvidelse vedtaget

Ved den ekstraordinære Generalforsamling i Dampskibsselskabet »Torm« forelagde Bestyrelsens Formand, Skibsreder Kraemer, det tidligere omtalte Forslag om en Udvidelse af Aktiekapitalen med 2 Millioner Kroner, saa den bliver 4 Millioner Kroner. Tegningen af de nye Aktier skal fortrinsvis være tilgængelig for de gamle Aktionærer, der faar Ret til at tegne 1000 Kroner nye Aktier for hver 1000 Kroner gamle Aktier, de er i Besiddelse af. De nye Aktier udbydes til pari, og de deltager fuldtud i Udbyttet for 1936.

Om Formaalet med Aktieudvidelsen udtalte Skibsreder Kraemer, at Pengene skulde anvendes til fortsat Fornyelse af Selskabets Flaade. Tegningsfristen løber til Udgangen af Oktober, og Tegningen sker i København Handelsbank. Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

Søsætning

Fra Nakskov Skibsværft søsattes Lørdag et nyt »Reefer«-Skib, Værftets Nybygning Nr. 77, et 2600 Tons Frugt-motorskib til Rederiet J. Lauritzen, København.

Afløbningen overvåredes af Skibsreder K. Lauritzen, Inspektør A. Christiansen og Frue, Ingeniør A. Lønberg-Holm, Forfatteren Johs. V. Jensen og Frue og Inspektør O. Hensch. Fru Ingeniør Lønberg-Holm døbte Skibet, der fik Navnet »American Reefer«.

Skibet, som skal indrettes specielt til Frugtfart, har følgende Dimensioner: Længde mellem Perpendikulærer 330' 0", Bredder paa Spant 47' 6", Dybde til øverste Dæk 27' 6". Lasteevne ca. 2600 Tons D.W. »American Reefer« bygges til Germanischer Lloyds højeste Klasse med gennemløbende Hoveddæk og Shelterdæk og med lang Bak. Huse, Baadedæk og Kommandobro indrettes midtskibs. Alle Lastrum bliver isolerede og indrettet til Nedkøling til de Temperaturer, der svarer til de forskellige Frugttransporter. Skibet faar 5 Luger, 2 Master, 4 Samsonposter og 10 Ladehopper med 3 Tons Løfteevne, 10 Stk. elektriske Lossespil samt elektrisk Varpespil, Ankerspil og Styremaskine.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 10-cylindret Dieselmotor af Burmeister & Wains 2-Takts, enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning.

Den dansk-tyske Handelsoverenskomst

Ved Afslutningen af den dansk-tyske Handelsoverenskomst den 31. Januar i Aar blev det som bekendt fastsat, at den skulde træde i Kraft straks uanset, at Ratifikation først senere kunde finde Sted. Nu meddeles officielt, at Overenskomsten og Slutprotokollen er blevet ratificeret, og Udvekslingen af Ratifikationsdokumenterne fandt Sted i Berlin den 23. September, hvorefter Overenskomsten er traadt i Kraft den 8. Oktober.

Smuk Jubilæumsgave til Wilh. Wilhelmsen

Som meddelt i sidste Uge fejrede Wilh. Wilhelmsen i Oslo forleden sit 75 Aars Jubilæum. Som en Hilsen i Dagens Anledning har Wilhelmsens Agenter over hele Jorden skænket Rederiet en Tavle, beregnet til Ophængning i Kontoret i Oslo. Den er af Sølv, 121 cm høj og 71 cm bred, og den vejer 24.5 kg. Tavlen, der er fremstillet i Stockholm, bærer en Tekst med Hyldest til det jubilerende Firma, underskrevet af 113 Navne. Den blev forleden overrakt i Oslo af en Komité, bestaaende af Wilhelm Wilhelmsens Agenter i de tre nordiske Lande: Skibsreder Willie C. K. Hansen, København, Generalkonsul Gustaf Sandström, Göteborg, og Konsul Høy, Fredrikstad. Med Tavlen fulgte fire Sølvcigaretæsker, udførte over samme Motiv, som Foræringer till Firmæts fire ledende Mænd: Seniorchefen, Kaptajn Wilh. Wilhelmsen, Kaare Schöning, Niels Werring og Chr. Strand.

Færgeruten Jylland—Norge sikret

Kapitalen til den store Jyllandsfærge er nu sikret. Tegningsfristen udløb i Fredags. I Danmark er tegnet Minimumskapitalen 300.000 Kr., og efter den foreløbige Oversigt over Tegningen i Norge, skal der være tegnet godt og vel 325.000 Kr. Færgeren er hermed sikret.

Direktør Schøyen og Færgekommitéens juridiske Konsulent, Advokat Graff, vil i Aalborg undertegne Kontrakten.

Fragtraterne til hollandsk Indien

Som Følge af de nuværende usikre Valutaforhold ogsaa i Holland har Java Konferencen besluttet, at de for Tiden gældende Tariffer for Afskibningen fra kontinentale Havne til nederlandsk Indien kun skal være i Kraft til Slutningen af Oktober.

»Kashimira Maru« forlist

60 Passagerer og 4 Mand af Besætningen paa Kystdamperen »Kashimira Maru« er omkommet, idet Skibet

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

gik under ud for Kysten af det sydlige Korea under et voldsomt Uvejr. Kun 8 Personer blev reddede.

Oplægninger

Tysklands oplagte Tonnage var den 1. August kun 42.000 Brutto Tons mod 150.000 Tons for et Aar siden. Den tyske Handelsflaade er paa 3,7 Millioner Tons, og Oplægningen er altsaa godt en Procent.

Landbrugets Handelsbalance

Paa Grundlag af den officielle danske Handelsstatistik for de forløbne første 8 Maaneder i Aar er der fra Landbrugsraadets Side foretaget en Opgørelse over Landbrugets Handelsbalance for disse 8 Maaneder.

Det samlede Billede af Landbrugets Handelsbalance bliver i Aar, at der for de 8 Maaneder er et Eksportoverskud paa ca. 544 Mill. Kr. mod tilsvarende i Fjor ca. 468 Mill. Kr. — et Plus i Aar paa ca. 58 Mill. Kr.

To Mand skyllet over Bord

I Følge Efterretninger til Helsingfors befinder den finske Damper »Ariel« sig i Havsnød udfør Øland. To Mand er blevet skyllet over Bord.

»Ariel« tilhører Finska Angfartygs A.B. Den laster godt 3,000 Tons og er et ret nyt Skib, bygget i Helsingør 1929.

Ny Olie Bunker Station i Gdynia

En ny Olie Bunker Station skal bygges i Gdynias Havn, og Arbejdet dermed vil snart blive paabegyndt. Den vil blive i Stand til at tage 15,000 Tons Olie og er særlig beregnet til de store Skibe, mens de tre nuværende Stationer, der kun har en Kapacitet paa 2,000 Tons, vil blive reserveret til Fiskebaade og andre mindre Fartøjer.

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond 65 Aar

»Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond« har Torsdag den 8. Oktober eksisteret i 65 Aar. I de femten Aar siden 50 Aars Jubilæet er Institutionen vokset stærkt, og den omfatter nu Alderdomshjemmet i Valdemarsgade, Hvilehjemmet i Lillerød samt to Rekreatiohjem. Fondets Arbejde for de gamle, syge og svage Søfolk omfatter nu alle Kategorier af Søens Folk. Dette Resultat er opnaaet ved den encstaaende Interesse og Offervilje, hvorved Danske i hele Verden omgiver Fondet, hvis Medlemmer og faste Bidragydere fordeler sig over 62 Lande.

Samtidig, med, at Fondet fylder 65 Aar, fejrer dets Formand, Administrator Alex Larsen, en Søn af Stifteren Hans Larsen, 40-Aarsdagen for sin Indtræden i Fondets Arbejde.

POSITIONSLISTE PR. 6. OKTOBER 1936**A**

s.s. *Aalborg*, ank. Danzig 4.10.
s.s. *Aalborghus*, afg. Kbhvn. 8.10. til Aalborg.
s.s. *Aarhus*, afg. Kbhvn. 8.10. til Aarhus.
s.s. *Aaro*, Thomsen, ank. London 28.9.
s.s. *Aase* ank. Trangsund 26.9.
m.t. *Aase Mærsk* ank. Kbhvn. 29.9.
s.s. *Absalon* afg. Grangemouth 30.9.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. Rotterdam 3.10. hjg.
s.s. *Agnete* i Helsingør for Reparation.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Swansea 1.10. til Montreal.
s.s. *Alabama*, pass. Helsingør 1.10. til Buenos Aires.
s.s. *Alexandra*, ank. Esbjerg 29.9.
s.s. *Algarve*, afg. Leghorn 3.10. til Syracus.
s.s. *Alice* ank. Danzig 25.9.
m.s. *Almena* afg. Halifax 30.9. til Port Williams.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, afg. Southampton 5.10. til Marseilles udg.
s.s. *Alssund*, P. L. Hansen, pass. 59° N., 27° W. 3.10. p. R. t. Montreal.
s.s. *Amalinborg*, ank. Gdynia 25.9.
m.s. *Amerika*, J. Borch, afg. St. Thomas 4.10. til London hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Gibraltar 28.9. til Marseilles.
s.s. *Anna* pass. Dungeness 2.10. p. R. t. Aarhus.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 29.9.

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Stærk stigende Trafik paa Antwerpen

Trafikken paa Antwerpen Havn overstiger i Aarets første otte Maaneder langt Trafikken for den tilsvarende Periode i Fjor. I Aar ankom ca. 15 Millioner Tons imod i de otte Maaneder i Fjor 11,2 Mill. Tons. Til Gent ankom i Perioden 1,2 Mill. Tons imod 1,4 Mill. Tons. For Zeebrugge-Brügge steg Trafikken, idet der ankom i Aar 1,5 Mill. Tons imod 1,2 Mill. Tons i den tilsvarende Periode i Fjor.

PERSONALIA**Jubilæum**

Havneingeniør O. A. Born fejrede den 1. Oktober sit 25 Aars Jubilæum ved Københavns Havnevesen.

Ingeniør Born, der er polyteknisk Kandidat, var først ansat ved Københavns Havnevesen og derefter i 4 Aar i Aarhus, hvorefter han den 1. Oktober 1911 kom tilbage til Københavns Havnevesen, hvor han i 1919 blev Havneingeniør.

50 Aar

En af Provinsens kendte Shippingmænd, Skibsmægler A. Gjording, Kolding, fylder den 8. Oktober 50 Aar.

Skibsmægler Gjording fik sin første kommercielle Uddannelse hos Skibsreder J. Lauritzen i Esbjerg, hvorfra han rejste til Glasgow til Firmaet Endemann & Co. og siden videre til Finland, hvor han opholdt sig i en længere Aarrække, og bl. a. i 7 Aar havde Ansættelse i Firmaet A. Veltheim, Lovisa, og 3 Aar i Firmaet Victor Ek, Helsingfors, indtil han efter Krigen etablerede selvstændig Mæglerforretning i Lovisa, hvor Skibsmægler Gjording tillige var britisk Vicekonsul. 1924 overdrog han sit Firma til det kendte Rederi, Aktiebolaget R. Nordstrøm & Co., Lovisa.

Efter Skibsmægler Damkier Petersens Død 1926 overtog Skibsmægler Gjording dennes Forretning i Kolding og fik samtidig Bestalling som statsautoriseret Skibsmægler.

Skibsmægler Gjording er kendt og agtet indenfor Shippingkredse, og hans utallige Venner vil sikkert paa Torsdag vise ham, hvor afholdt han er.

Su.

Udnævnelser

Overinspektør ved Statens Skibstilsyn, Kaptajn E. Haack, der er R. af Dbg. og Dbmd., er udnævnt til Kommandør af Dannebrog.

Skibsmaaler H. P. T. Fjeltofte er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

B

s.s. *Beira*, i Kbhvn.
s.s. *Bellona*, ank. Kbhvn. 1.10.
s.s. *Bergenhus*, afg. Bergen 5.10. til Trondheim.
s.s. *Bertha* pass. Helsingør 2.10.
s.s. *Bes* pass. Brunsbüttel 4.10.
s.s. *Betty* afg. Tyne 2.10.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Puerto Tarafa 22.9.
s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, forv. afg. Rouen 6.10.
s.s. *Birgitte* ank. London 2.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29. 9. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	53,00
NEWYORK.....	457,75	AMSTERDAM.....	243,00
BENLIN.....	183,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,50	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,00	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	105,25	PRAG.....	—
ROM.....	25,00	WARZAWA.....	86,00

s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Kbhvn. 3.10. p. R. t. Lorient.
 s.s. *Bodil* pass. Ushant 30.9. p. R. t. Bordeaux.
 m.s. *Boringia*, A. Rasmussen, ank. Kbhvn. 1.10.
 m.s. *Bornholm*, P. Petersen, ank. Cotonou 3.10.
 s.s. *Bothal*, fung. L. Pedersen, ank. Bryssel 3.10.
 s.s. *Brasilien*, afg. Madeira 29.9. til Kbhvn.
 m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Sorel 30.9.
 s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, ank. Dunston 4.10.
 s.s. *Britta* ank. Rouen 29.9.
 s.s. *Brosund*, J. E. Bundesen, ank. Aalborg 25.9.
 s.s. *Brynhild*, pass. Dungeness 1.10.

C

m.s. *California*, ank. Aarhus 6.10.
 m.s. *Canada*, C. Knudsen, pass. Bishop 3.10. p. R. t. St. Thomas udg.
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Amuelles 27.9. til Vancouver.
 s.s. *Carmen* afg. Goole 1.10. til Kbhvn.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Göteborg 15.9. til Corpus christi.
 s.s. *Charkow*, ank. Antwerpen 29.9.
 m.s. *Chastine Mærsk* ank. Buenos Aires Rds. 30.9.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Las Palmas 3.10. p. R. t. Nantes hjg.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Narvik 3.10.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Campana 20.10.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Aarhus 30.9.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. New Orleans 1.10. til Portland (Oreg.),
 s.s. *Cimbria*, pass. Holtenau 6.10. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Clara*, Johansen, pass. Skagen 3.10. p. R. t. Antwerpen.
 m.s. *Columbia*, S. Norregaard, forv. ank. Le Havre 5.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. New York 24.9. til Cardenas.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, ank. Rotterdam 5.10.

D

s.s. *Dagmar*, ank. London 6.10.
 s.s. *Dagmar* afg. Viborg (Viipuri) 28.9. til London.
 s.s. *Dania*, ank. Flensborg 3.10.
 m.s. *Danmark* forv. ank. London 6.10.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, ank. Oslo 4.10. udg.
 s.s. *Delaware*, ank. Wilmington 4.10.
 s.s. *Dorrit* ank. Julianehaab 39.9.
 s.s. *Douro*, i Kbhvn.

E

s.s. *Ebba* ank. Algiers 1.10.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith* afg. Port Williams 26.9. til Liverpool.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Archangel 23.9.
 s.s. *Egholm*, ank. Kbhvn. 1.10.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, forv. afg. Antwerpen 7.10.
 s.s. *Elisabeth* pass. Dover 1.10.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Bergen 24.9. til Murmansk.
 s.s. *Ellen* ank. Bridgewater 29.9.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Kemi 1.10.
 s.s. *Elsborg*, afg. London 2.10.
 s.s. *Else* afg. Kemi 29.9.
 s.s. *Emanuel*, ank. Garston 28.9.
 s.s. *Enilie Mærsk* ank. Chicoutimi 24.9.
 m.t. *Emma Mærsk* afg. Port Arthur 21.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Energi*, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *England*, afg. Rouen 6.10. til Bremen.
 s.s. *Enigheden*, ank. Loctudy 4.10.
 s.s. *Erik Boye* afg. Casablanca 22.9. til Bathurst (RG).
 s.s. *Erna* afg. Buenos Aires 26.9.
 s.s. *Erindring*, ank. Methil 4.10.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, pass. Gibraltar 4.10. p. R. t. Le Havre hjg.
 s.s. *Ester* afg. Ulcåborg 27.9. til Odense.
 s.s. *Esther Maria*, H. J. Rasmussen, ank. Barry 1.10.
 s.s. *Estland*, W. Rasmussen, ank. Rouen 30.9.
 s.s. *Estrid* afg. Dakar 29.9. til Konakri.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. Vancouver 5.10. til Seattle hjg.

F

m.s. *Fanø* afg. Mørbylång 28.9.
 m.s. *Fionia*, S. Kolls, afg. Cape Town 22.9. til Fremantle udg.
 s.s. *Flora*, i Kbhvn.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kemi 2.10.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Antwerp 4.10.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Ayr 4.10.
 s.s. *Freya* ank. Poole 1.10.

s.s. *Frigga*, ank. Esbjerg 30.9.
 s.s. *Frode*, ank. Herøen 5.10.
 s.s. *Fylla* pass. Helsingør 29.9. p. R. t. Finland.

G

s.s. *Garonne*, i Kbhvn.
 s.s. *Georgia*, afg. Norfolk Va. 5.10.
 s.s. *Gerd* afg. Alexandria 1.10. til Port Said.
 s.s. *Gerda* ank. Jacobstad 30.9.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Lisbon 3.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Panama 22.9.
 s.s. *Gorm*, pass. Dunnet Hd. 30.9. p. R. t. Preston.
 s.s. *Grete* ank. Helsingør 4.9.
 s.s. *Grønland*, C. Sørensen, ank. Aarhus 2.10.
 s.s. *Guðrun* afg. London 2.10. til Haifa.
 s.s. *Gunhild* ank. Dublin 2.9.
 s.s. *Gunver Mærsk* afg. Romouski 11.9. til London.
 s.s. *Gyda* afg. Port Williams 23.9. til London.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Archangel 3.10.
 s.s. *Hafnia*, afg. Kbhvn. 5.10. til Gdynia.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Kotka 2.10.
 s.s. *Halfdan*, ank. Danzig 5.10.
 s.s. *Hans Broge* afg. Kotka 26.9. til Leningrad.
 s.s. *Hans*, From, afg. Danzig 7.10.
 s.s. *Hans Mærsk* pass. Dover 25.9.
 s.s. *Harriet* pass. Olands Rev.
 s.s. *Harald*, ank. Aarhus 6.10.
 s.s. *Hebe*, afg. Kbhvn. 8.10. til Newcastle.
 s.s. *Helene* ank. Kirkkonoemi 29.9.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Los Angeles 23.9. til Wellington.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Holtenau 26.9. til Vejle.
 m.s. *Herdis* ank. Antwerpen 1.10.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Dungeness 30.9.
 s.s. *Hilde* afg. Leith 16.9. til Port Williams.
 s.s. *Hindsholm*, ank. Liverpool 26.9.
 m.s. *Hongking*, A. Juul Christensen, afg. Dairen 3.10. til Tsingtao hjg.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Jessey 28.9.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. Balboa 29.9. til San Francisco udg.
 m.s. *Indien*, A. Bronér, ank. Buenos Aires 30.9.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Oran 1.10. til Sete.
 s.s. *Ingeborg* S. pass. Hanstholm 1.10. p. R. t. London.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Saffi 25.9.
 s.s. *Inger* afg. Kbhvn. 1.10. til Jacobsstad.
 s.s. *Inger Toft* ank. Frederikshavn 4.10.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, pass. Lødingen 5.10.
 m.s. *Irland*, A. Meinertz, afg. Libau 19.9.
 s.s. *Ivar*, ank. Houston 4.10.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, ank. Riga 4.10.
 s.s. *Jacob Mærsk* pass. Dungeness 29.9.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Antwerpen 2.10.
 s.s. *Jane Mærsk* pass. Dungeness 30.9.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Singapore 4.10. til Iloilo udg.
 s.s. *Jenny* afg. Gibraltar 26.9.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Skagen 27.9.
 s.s. *Johanne* afg. Methil 1.10. til Kirkkonemi.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Alexandria 27.9. til Agi.
 s.s. *Jolantha*, ank. Hamburg 5.10.
 s.s. *Jonna* afg. Rio Janeiro 1.10. til Hamburg.
 m.s. *Jullandia*, A. Topp, ank. Bangkok 3.10. udg.
 s.s. *Jutta* afg. Christobal 24.9. til Vancouver.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Goole 3.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Cape Wrath 4.10. p. R. t. Belfast.
 s.s. *Karen* ank. Grangemouth 1.10.
 s.s. *Karen Toft* afg. Korsør 3.10.
 s.s. *Karla* pass. Peniche 27.9. p. R. t. Marans.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Istanbul 29.9. til Gibraltar.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* pass. Skagen 25.9.
 s.s. *Kentucky*, afg. New York 26.9. til Gdynia.
 s.s. *Kirsten* afg. Nakskov 29.9. til Flensburg.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. New York 21.9. til Puerto Mexico.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, afg. Leith 3.10.
 s.s. *Knud*, ank. Manchester 29.9.
 s.s. *Knut* pass. Helsingør 25.9. p. R. t. Torneå.
 s.s. *Kong Haakon*, ank. Stettin 5.10.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, afg. Penang 1.10. til Colombo hjg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Dakar 22.9. til Zighinkor.
 s.s. *Laura*, pass. Beachy Hd. 28.9.
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Lødingen 22.9. p. R. t. Mesane.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Jucaro 25.9.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Nakskov 30.9.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Quebec 30.9. til Sharpness.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Alger 29.9.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Kbhvn. 3.10.

s.s. *Lilian* afg. Amsterdam 26.9. til St. Louis (Rhone).
 s.s. *Lilly* pass. Cuxhaven 30.9. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, ank. Skien 3.10.
 m.s. *Lundby*, Lund, pass. Panama 1.10. p. R. t. Immingham og West Hartlepool.
 s.s. *Lynæs* pass. Hammershus 5.10.

M

s.s. *Magnus*, ank. La Pallice 5.10.
 s.s. *Maine*, ank. Manchester 1.10.
 s.s. *Maja*, pass. Spurn Hd. 2.10. p. R. t. Immingham.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, afg. Suez 5.10. til Port Sudan udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Helsingør 3.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Zebrügge 4.10. til Huelva.
 s.s. *Margrete* ank. Hartlepool 1.10.
 s.s. *Margrethe*, ank. Kbhvn. 6.10.
 s.s. *Marianne* afg. Koivisto 26.9. til Methil.
 s.s. *Marie* ank. Marseille 29.9.
 s.s. *Marie Toft* afg. Lorient 28.8.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Donges 16.9. till Tampico.
 m.s. *Marocco*, afg. Oran 5.10. til Algier.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Danzig 3.10.
 s.s. *Marx* pass. Helsingør 2.10.
 s.s. *Maryland*, ank. Buenos Aires 3.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Casablanca 26.9. til Saffi.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, pass. Guardafui 4.10 p. R. t. Colombo udg.
 s.s. *Minsk*, ank. Helsingør 23.9.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Gdynia 3.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Kopervik 5.10. sydgaaende.
 s.s. *Nancy* pass. Skagen 26.9. p. R. t. Wiborg.
 s.s. *Nautic* ank. Grangemouth 30.9.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Leningrad 28.9.
 s.s. *Nelly* ank. Wiborg 28.9.
 s.s. *Nerma* pass. Lizard 1.10.
 s.s. *Nevada*, afg. Buenos Aires 27.10. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Buenos Aires 27.9.
 s.s. *Niel Mærsk* ank. Shanghai 2.10.
 s.s. *Niobe* ank. London 2.10.
 m.s. *Nordbo* afg. Nakskov 19.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nordborg*, pass. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Norden* afg. New York 19.9. til Fort de France.
 m.s. *Nordfarer* afg. Laurence Marques 30.9.
 m.s. *Nordhavet* ank. Philadelphia 1.10.
 m.s. *Nordhval* afg. San Juan 26.9. til St. Thomas.
 m.s. *Nordkap* afg. New York 29.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nordlys* afg. Newport News 17.9. til River Plate.
 m.s. *Nordpol* afg. Portland (Oreg.) 24.9. til Hankow.
 s.s. *Nordsøen* ank. Raumo 30.9.
 m.s. *Normandiet*, K. Petersen, ank. Philadelphia 5.10.

O

s.s. *Odin*, ank. Gøteborg 6.10.
 s.s. *Olaf*, ank. Danzig 28.9.
 s.s. *Olga* ank. Kings Lynn 29.9.
 s.s. *Olga S.* afg. Leningrad 29.9. til Casablanca.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Sydney 23.9.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, afg. Galveston 21.9.
 m.s. *Oregon*, afg. Aarhus 3.10. til River Plate.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Tynen 2.10.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Rouen 24.9.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, ank. Manzanillo 18.9.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, ank. Aarhus 4.10.
 s.s. *Paula* ank. Balboa 1.10 p. R. t. New York.
 m.s. *Peru*, V. Kragelund, afg. Beira 3.10. til Bangkok udg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Baltimore 22.9.
 s.s. *Polly* ank. Lemvig 29.9.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hammerhavn 7.10.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, afg. Danzig 30.9.

R

s.s. *Randi* afg. Algiers 1.10. til Liverpool.
 s.s. *Reval* ank. Danzig 28.8.
 s.s. *Riga* ank. Goole 6.10.
 s.s. *Rigmor* ank. Trangsund 29.9.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Immingham 11.9. til Archangel.
 s.s. *Rita*, ank. Kbhvn. 5.10.
 s.s. *Robert* ank. Goole 2.9.
 s.s. *Rosenborg*, ank. London 25.9.

S

s.s. *Saga*, ank. Hamborg 5.10.
 m.s. *Sally Mærsk* pass. Perim 20.9. p. R. t. Shanghai.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Leningrad 30.9.
 s.s. *Scandia*, ank. Stettin 4.10.
 s.s. *Scandia* ank. Stockholm 6.10.
 s.s. *Scotia*, ank. Nantes 5.10.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 m.s. *Scandia*, F. Andersen, pass. Mona Passage 2.10. p. R. t. Hull hjg.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Danzig 30.9.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, ank. Houston 18.9.
 s.s. *Signe* ank. Wiborg 28.9.
 s.s. *Sigrid* pass. Spurn Hd. 2.10.
 s.s. *Sigrun*, ank. Kbhvn. 29.9.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, afg. St. Malo 2.10.
 s.s. *Skagerak* ank. Thisted 30.9.
 s.s. *Skjold*, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Tyne 4.10.
 s.s. *Sleipner*, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Rotterdam 7.10.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Kingston Ja. 25.9.
 s.s. *Sophie* ank. Trangsund 29.9.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Huelva 3.10. til Ghent.
 s.s. *Stella* afg. Port Williams 30.9. til London.
 m.s. *Stensby*, Eggers, ank. Hopewell 30.9., laster til Aalborg.
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Christobal 2.10.
 s.s. *Stockholm*, R. W. Caspersen, ank. Leningrad 2.10.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Table Bay 2.10.
 s.s. *Svanhild*, ank. Gdynia 4.10.
 s.s. *Svanholm*, afg. Kbhvn. 12.10. til Manchester.
 s.s. *Svava*, ank. Frederikshavn 23.10.
 s.s. *Svend Pii*, forv. ank. Kbhvn. 7.10.
 s.s. *Søborg*, pass. Gibraltar 3.10.

T

s.s. *Taarnholm*, ank. Frederikshavn 1.10.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, forv. ank. New York 5.10.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, forv. ank. Melbourne 5.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Danzig 6.10.
 s.s. *Tekla* afg. London 2.10. til Fredericia.
 s.s. *Tempo*, Hansen, afg. Guldborg 6.10.
 s.s. *Tennessee*, pass. Dunnet Hd. 25.9. p. R. t. New York.
 s.s. *Thyra*, pass. Hanstholm 30.9.
 s.s. *Thyra* pass. Hirtshals 30.9. p. R. t. Guernsey.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, afg. Kbhvn. 10.10. til Antwerpen.
 m.s. *Tonking*, Juhl Christensen, afg. Dairen til Tsingtao 13.9. hjg.
 s.s. *Tove* ank. Helsingør 30.9.
 s.s. *Tovelil*, F. Bang, afg. Amsterdam 2.10.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Burghhead 6.10.
 s.s. *Trondhjem*, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Tula*, afg. Oporto 4.10. til Kbhvn.
 s.s. *Tunis*, ank. Antwerpen 5.10.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. New York 4.10. til Three Rivers, pass. Montreal og Port Alfred.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, ank. Manchester 5.10.
 s.s. *Ulla* afg. Rotterdam 1.10. til Hamburg.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Antwerpen 29.9.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Portland 3.10.

V

s.s. *Valborg* afg. Koivisto 28.9. til Shoreham.
 s.s. *Vendia*, ank. Esbjerg 5.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Flushing 1.10. til Aalborg.
 s.s. *Viborg*, ank. Ghent 5.10.
 s.s. *Victoria*, afg. Antwerpen 6.10. Methil.
 s.s. *Vidar*, pass. Spurn Hd. 1.10. p. R. t. Esbjerg.
 s.s. *Viola* afg. Bremen 1.10. til Canada.
 s.s. *Virginia*, afg. Rio Janeiro 24.9. til Kbhvn.

W

s.s. *Wilh. Colding* afg. Tyne 30.9. til Kbhvn.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Seaham 1.10.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Rotterdam 3.10.

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
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILDTelegram-Adr.: "Holmøild"
Amaliegade 36**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

M. B. COHNTOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dæklak

» Rensolin «

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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. %SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MÖLLERSVIK & HIMANGOMedlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

W A S A (Finland)

Medlemmer af
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND**CHR. SALVESEN & Co.**

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 7. Oktober 1936.

Nr. 40.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst* samt *Australien og Stillehavet*. „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.

2705. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 40/2939. Stockholm 1936.)
Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 33' N. 18° 58' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 35/2396 1936.)
2706. Sverige. Bottniske Bugt. Umeå Havn. Ledefyr tændt.
(U. f. s. Nr. 40/3021. Stockholm 1936.)
Paa de nuværende Stangbaaker ved *Umeå Havn* er tændt et Sæt røde, faste Ledefyr, *Lasaretskajen nedre* paa 63° 48',₉₀ N. 20° 17',₉₀ E. og *Lasaretskajen øvre* c. 150 m 124° fra Forfyret. Flammens Højde i Forfyret er 8 m og i Bagfyret 11 m. — Fyrene holdes tændt fra 1. August til Søfartssæsonens aarlige Ophør.
(E. f. S. Nr. 33/2254 1936.)
2707. Danzigomraadet. Danzig Bugt. Zoppot. Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 40/4466. Berlin 1936.)
Det grønne, faste Fyr paa c. 54° 27' N. 18° 35' E. er forandret og er nu synligt i Pejlinger fra 185° til 301°.
2708. (T). Tyskland. Kieler Bugt. Gabelsflach ENE. Lystønder midlertidig udlagt.
(N. f. S. Nr. 40/4330. Berlin 1936.)
I Tiden fra den 12. Oktober til den 12. November d. A. vil der paa saavel c. 54° 33' N. 10° 33' E. som c. 54° 37' N. 10° 50',₈ E. være udlagt en hvid og rød, vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og som er mærket *H. P.* Tønderne er udlagt i videnskabeligt Øjemed og har ingen Betydning for Skibsfarten. Man anmodes om at passere Tønderne i god Afstand.

(Se Tillæg.)

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

2709. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev. Automatisk Lys- og Klokketønde genudlagt.
Den automatiske Lys- og Klokketønde *Taarbæk Rev* paa c. 55° 47' N. 12° 40' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 32/2247 1936.)

2710. (P). Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö yttre, östra Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 40 2954. Stockholm 1936.)

Den 20. Oktober d. A. eller snarest derefter vil *Malmö yttre, östra Fyr* paa c. $55^{\circ} 37',0$ N. $12^{\circ} 59',7$ E. paa det ydre E.-lige Pierhoved blive forandret fra at vise rødt Et-Blink hver $1,5^s$ til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 3^s , Lys 2^s , Mørke 1^s . Løvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 21/1453 1936. Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 288.)

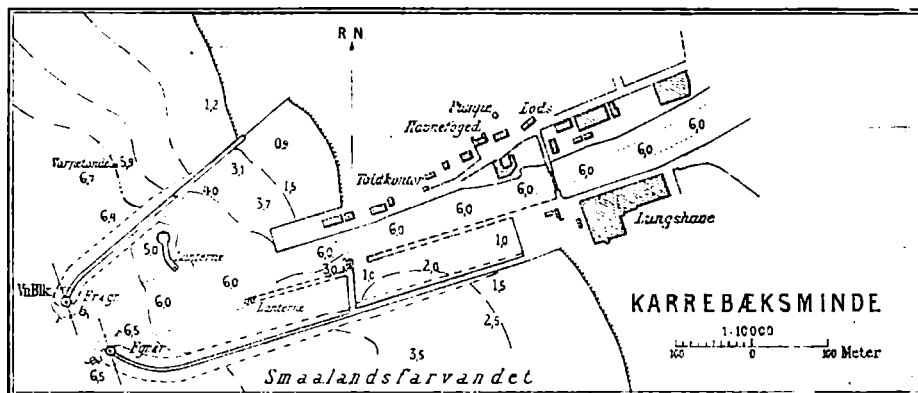
2711. Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde. Oplysning om Havn og Fyrbelysning.

I. Dybden fra Søen til *Karrebæksminde* Havn gennem den nye Indsejling er foreløbig $5,6$ m.

Det gamle S.-lige Molehoved samt en Del af Molen, c. 35 m langt, staar endnu paa sin tidligere Plads umiddelbart N. for det nye Indsejlingsløb. S.-Enden af Moleresten er afmærket med en klar Lanterne.

S. for det nye Indsejlingsløb staar endnu en Række Pæle af den tidligere S.-Mole. Den W.-lige Ende af Pælerækken er afmærket med en klar Lanterne. — Pælene ventes fjernet i Løbet af c. 1 Maaned.

De 2 klare Lanterner, lodret for hinanden, der hidtil har været anbragt ved det gamle, nu spærrede Indløb, er inddraget. — N.-Molen her ventes færdig i Løbet af c. 1 Maaned.



II. Fyrbelysningen er nu, som følger:

1. *Karrebæksminde* Vinkelfyr paa N.-lige Ydermoles Hoved. Hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $2\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: $11,9$ Sm. En graa, $9,5$ m høj Jernstolpe. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| a. Grønt i Pejl. fra c. 245° til c. 315° . | e. Rødt i Pejl. fra 29° til 54° . |
| b. Rødt i — - c. 315° - 22° . | f. Grønt i — - 54° - 58° . |
| c. Grønt i — - 22° - $26^{\circ},5$. | g. Hvidt i — - 58° - 62° . |
| d. Hvidt i — - $26^{\circ},5$ - 29° . | h. Rødt i — - 62° - c. 95° . |

A n m. : Opmærksomheden henledes paa, at der i den hvide Lysvinkel d's E.-ligste Del kun er c. $5,7$ m Vand i en Afstand af c. 300 m og c. 500 m fra Fyret, medens Dybden i Vinklens W.-lige Grænse overalt er mindst $6,0$ m.

Lysvinkel d leder forbi *Knudshoved Rev* i c. 8 m Vand og c. 100 m W. om Sømærket *Knudshoved Rev*.

Lysvinkel g leder mellem *Kirkegrund* og *Venegrund* i mindst $6,0$ m Vand.

2. N.-lige Molefyret paa N.-lige Ydermoles Hoved. Rødt og grønt Et-Blink hver 1^s , Blink c. $0,2^s$, Mørke c. $0,8^s$. Flammens Højde: $4,5$ m. Synsvidde: $9,1$ Sm. Et graat, $2,2$ m højt, cylindrisk Jernskab. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| a. Rødt i Pejl. fra 341° til 161° . | b. Grønt i Pejl. fra 161° til 341° . |
|---|--|

3. S.-lige Molefyret paa S.-lige Ydermoles Hoved. Grønt og rødt Et-Blink hver 1^s , Blink c. $0,2^s$, Mørke c. $0,8^s$. Flammens Højde: $4,5$ m. Synsvidde: $9,1$ Sm. Et graat, $2,2$ m højt, cylindrisk Jernskab. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| a. Grønt i Pejl. fra 341° til 161° . | b. Rødt i Pejl. fra 161° til 341° . |
|--|---|

(E. f. S. Nr. 1/30, 36/2465, 37/2509 og 38/2584 1936. Kort Nr. 306. 299 og 279. Danske Lods, Side 508. Havnelods, Side 103. Fyr-Fort. Nr. 634, 634 A og 634 B.)

2712. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring findes ikke.
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/34 1936 meddeles, at den deri omtalte Undervandshindring, der var rapporteret at ligge paa c. $55^{\circ} 33',_8$ N. $9^{\circ} 47',_9$ E., c. $\frac{3}{4}$ Sm 235° fra den røde Spidstønde med opadvendt Kost, *Skanseodden*, ikke eksisterer.
 (E. f. S. Nr. 1/34 1936.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2713. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Tiden fra 2. November—7. November 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 af Breddeparallelernerne $56^{\circ} 02'$ N. og $55^{\circ} 45'$ N. og af Meridianerne $10^{\circ} 28'$ E. og $10^{\circ} 16'$ E.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.

2714. Danmark. Kattegat. Juelsminde Havn. Tilsanding. Advarsel.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1828 1936 meddeles, at den deri omtalte Tilsanding af *Juelsminde* Havn yderligere er tiltaget, hvorfor Havnen nu kun med Forsigtighed kan besejles af Baade.

c. $55^{\circ} 42',_9$ N. $10^{\circ} 01',_2$ E.

(E. f. S. Nr. 27/1828 1936. Kort Nr. 304, 227 og 241. Danske Lods, Side 178. Havnelods, Side 101.)

2715. (T). Danmark. Kattegat. Fornæs N. t. E. Vrags Plads.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/2648 1936 meddeles, at den deri omtalte Flydedok ligger sunket paa $56^{\circ} 30' 45''$ N. $10^{\circ} 59' 26''$ E.

(E. f. S. Nr. 39/2648 1936.)

2716. (P). Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Fyr nedlægges. Fyr flyttes.

(U. f. s. Nr. 40 2955. Stockholm 1936.)

Omkring den 15. Oktober d. A. sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen ved Göteborg Havn:

1. *Eriksberg* Fyr paa c. $57^{\circ} 42',_1$ N. $11^{\circ} 55',_4$ E. nedlægges.

2. *Ryanäs* Fyr paa c. $57^{\circ} 41',_5$ N. $11^{\circ} 54',_0$ E. flyttes 40 m NE. efter i Løbets Retning.

2717. Sverige. Kattegat. Göteborg—Marstrand. Sälöfjorden. Lekskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 40/2957. Stockholm 1936.)

Lekskär Fyr paa c. $57^{\circ} 50',_5$ N. $11^{\circ} 35',_8$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 313° til 325° . 3. Rødt i Pejll. fra 335° til 349° .

2. Hvidt i — - 325° - 335° . 4. Hvidt i — - 10° - 166° .

Iøvrigt uforandret.

A n m. 3,5 m Grunden W. for Skæret *Gulamärren* er beliggende indenfor den grønne Vinkel; Grunden *Nixflu* og *SW. Sälöbåde* indenfor den røde Vinkel.

(Danske Lods, Side 217.)

2718. Limfjorden E.-lige Indløb. Afmærkning forandret.

Afmærkningen ved det E.-lige Indløb til *Limfjorden* er forandret, som følger:

1. Klokketønden paa c. $56^{\circ} 57',_7$ N. $10^{\circ} 22',_9$ E. er flyttet c. 500 m SE. efter i Fyrliniens Retning til c. $56^{\circ} 57',_8$ N. $10^{\circ} 23',_3$ E.

2. En hvid Stage med 3 nedadvendte Koste er udlagt paa c. $56^{\circ} 57',7$ N. $10^{\circ} 22',8$ E., midt imellem den hvide Stage med 2 nedadvendte Koste og den nye Plads for Klokketønden.

3. En rød Stage med 3 opadvendte Koste er udlagt paa c. $56^{\circ} 57',7$ N. $10^{\circ} 23',1$ E., midt imellem den gamle og den nye Plads for Klokketønden.

(E. f. S. Nr. 36/2504 1936. Kort Nr. 271, 259, 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 488. Fyr-Fort. Nr. 570. Søm-Fort. Side 65, Nr. 15, 15 a og 15 b.)

2719. Norge. Skagerrak. Lillehavn. Ledefyr tændt.

(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1936.)

Til Brug ved Indsejlingen til *Lillehavn* er tændt et Sæt Ledefyr, der viser rødt, fast Lys. Forfyret er anbragt paa en Jernstang paa Enden af Molen paa $57^{\circ} 59',5$ N. $7^{\circ} 05',6$ E. Flammens Højde: 7 m. Bagfyret er anbragt paa en Træmast c. 200 m 21° fra Forfyret. Flammens Højde: 20 m. Saavel Jernstangen som Træmasten er forsynet med Dagmærker. Overretlinien, Pejling 21° , leder E. om *Kjerringflu* ind ad det S.-lige Indløb til *Lillehavn*. — Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2720. Jan Mayen E.-Kyst. Grund.

(B. f. S. Nr. 9/833. Oslo 1936.)

Føreren af Yacht *Rosaura* rapporterer, at der c. 1150 m 96° fra Skæret *Pilotboat Rock* paa c. $70^{\circ} 55',5$ N. $8^{\circ} 37',5$ W. ligger en Grund med c. 2 m Vand ved Lavvande. Det bryder som Regel over Grunden ved Lavvande, dog ikke i stille Vejr.

(E. f. S. Nr. 36/2109 1935.)

2721. Norge. Store Auværholmen. Auvær Fyr tændes.

(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1936.)

Den 10. Oktober d. A. tændes paa *Store Auværholmen* paa $69^{\circ} 52',3$ N. $18^{\circ} 01',3$ E. et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 26^s . Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: $15,5$ Sm. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser hele Horisonten rundt. — Brændetid: 15. August—21. April.

2722. Norge. Kvaløy NW. Store Ganholmen Fyr tændes.

(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1936.)

Den 10. Oktober d. A. tændes paa *Store Ganholmen*, paa E.-lige Holm, paa $69^{\circ} 49',6$ N. $18^{\circ} 15',1$ E. et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s , Blink 1^s , Mørke 4^s . Flammens Højde: 17 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 Pejl. fra $283\frac{1}{2}^{\circ}$ til 298° .	8. Rødt i Pejl. fra 37° til 68° .
2. Grønt i — - 298° - 348° .	9. Hvidt i — - 68° - 78° .
3. Hvidt i — - 348° - 357° .	10. Grønt i — - 78° - 84° .
4. Rødt i — - 357° - 15° .	11. Rødt i — - 84° - 156° .
5. Hvidt i — - 15° - 20° .	12. Hvidt i — - 156° - 158° .
6. Grønt i — - 20° - 28° .	13. Grønt i — - 158° - 188° .
7. Hvidt i — - 28° - 37° .	14. Rødt i — - 188° - $283\frac{1}{2}^{\circ}$.

Brændetid: 15. August—21. April.

2723. Norge. Møre og Romsdal. Kristiansund Havn. Nordsundet. Bro opført.

(B. f. S. Nr. 9/741. Oslo 1936.)

En ny Bro er færdigbygget tværs over *Nordsundet*. Den fri Højde under Broen er ved Højvande 28 m.

Broens Midtpunkt: $63^{\circ} 06'$ ($52''$) N. $7^{\circ} 45'$ ($35''$) E.

2724. Norge. Sulen. Kværeknap Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1936.)

Kværeknap Fyr paa c. $60^{\circ} 59',0$ N. $4^{\circ} 42',8$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 10^s , Blink 2^s , Mørke 8^s . Flammens Højde: 32 m. Synsvidde: $11,3$ Sm for hvidt, $8,0$ Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys. Lysvinklerne er uforandrede.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

16/1059 *København—Rødbyhavn.* Oplysning om Brændetid for Luftfyr.

I. Østersøen.

1936

8/467 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
 14/1015 *Tyskland. Kielerfjord. Gabelsflach NE.* Lystønde udlægges til Øvelsesbrug.
 28/1880 *Estland. Finske Bugt. Tallinn* Anduvning. Skydeøvelser.
 29/1970 *Estland. Moon Sund. Vorms Fyr* forandres.
 29/1971 *Estland. Moon Sund. Harilaid Fyr* forandres.
 30/2064 *Tyskland. Rügen. Stubbenkammer NE.* Vrag „Anna“. Advarsel.
 31/2143 *Sverige.* Lodsstationer ophæves.
 35/2394 *Sverige. Ölandsrev* Fyrskib midlertidig ombyttet.
 35/2402 *Tyskland. Kielerfjord. Friedrichsort Fyr* forandres.
 36/2451 *Sverige. Bottniska Bugt. Finngrundet* Fyrskib ombyttes midlertidig.
 36/2455 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Gråhara.* Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres.
 37/2608 *Tyskland. Rügen. Arkona.* Taagesignal forandres.
 39/2700 *Danmark. Rødby Havn* Indsejling. Oprensning. Sømærke midlertidig inddraget.
 40/2770 *Polen. Danzig Bugt. Hela. Schwedenberge Fyr* forandres.

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

1936

1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N.* Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
 1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
 1/21 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provsten Fort. Oliehavn under Bygning.* Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.
 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnede Fort*.
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 4/230 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
 7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen.* Besejlingsforholdene ændret.
 14/1016 *Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn.* Tilsanding.
 18/1292 } *Danmark. Sundet. Drogden. Fyrbaake* opføres. *Drogden* Fyrskib flyttet. Lys- og Fløjte-
 22/1516 } tønde udlagt.
 26/1804 }
 22/1561 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provstens Havn.* Midlertidig Afmærkning af Indsejlingen.
 24/1663 *Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr* under Bygning. Sejladsforskrift. Advarsel.
 26/1745 *Sverige. Sundet. Malmö redd* Fyrskib ombyttes midlertidigt.
 31/2151 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.
 36/2464 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn.* Tilsanding.
 38/2585 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal.* Klokketønder midlertidig inddraget.
 38/2626 *Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende.* Undervandshindring.

1936

- 38/2627 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
 39/2647 Danmark. *Sundet. Koge Bugt* m. v. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 39/2702 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
 39/2703 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende.
 40/2710 Sverige. *Sundet.* Indløbet til *Malmö. Malmö yttre, östra Fyr* forandres.
 40/2711 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Oplysning om Havn og Fyrbelysning.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1936

- 1/38 Danmark. *Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.
 1/39 Danmark. *Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W.* Undervandshindring.
 1/41 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret. Advarsel.
 1/44 Danmark. *Kattegat. Egense S.* Skydeplads.
 1/45 Danmark. *Limfjorden.* Jernbanebroen over *Limfjorden ved Aalborg.* Gennemsejlingsaabning midlertidig formindsket. Tider for Gennemsejling.
 9/569 Danmark. *Kattegat. Endelave SE.* Vrag „Kaj“. Advarsel.
 12/802 Danmark. *Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn.* Besejlingsforhold upaalidelige.
 21/1456 }
 24/1621 } Danmark. *Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn.* Forestaaende Havnearbejder. Ændringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.
 25/1691 }
 26/1751 }
 31/2198 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.
 32/2223 Danmark. *Kattegat. Læso-Rende Fyrskib* midlertidig ombyttet.
 32/2225 Danmark. *Limfjorden. Odesund.* Bro under Bygning. Advarsel.
 37/2514 Danmark. *Limfjorden. Aalborg.* Ny Jernbanebro under Bygning. Advarsel.
 39/2648 }
 40/2715 } Danmark. *Kattegat. Fornæs N. t. E.* Vrag af Flydedok afmærket.
 40/2713 Danmark. *Kattegat. Samsø W.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 40/2714 Danmark. *Kattegat. Juelsminde Havn.* Tilsanding. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1936

- 1/48 }
 8/486 } Nordsøen. *Doggerbank. E.-Side.* Vrag. Advarsel.
 1/58 Frankrig. *Dunkerque. Ruytingen Fyrskib* midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 1/57 England. *Dover Havn.* Oprensning. Advarsel.
 1/58 England. *Humber.* Grundt Vand.
 1/59 Skotland. *Firth of Forth. North Carr Rock.* Forsøgslystønde med Taageknaldsignal flyttet.
 1/60 Skotland. *Firth of Forth. Leith.* Boreoperationer.
 29/2000 England. *Sunk Fyrskib* ombyttes midlertidig.
 29/2001 England. *Humber.* Vrag.
 30/2092 England. *The Downs.* Vrag.
 32/2229 England. *Themsen Anduvning. Girdler Fyrskib* ombyttes.
 32/2230 England. *Cockle Fyrskib.* Fyrkarakter forandres.
 32/2231 England. *South Winterton Ridge Lystønde.* Fyrkarakter forandres.
 32/2232 England. *Cromer Knoll Fyrskib.* Fyrkarakter forandres.
 33/2291 England. *North Foreland.* Vrag.
 33/2295 Skotland. *Firth of Forth.* Lystønder og Undervandshindringer udlægges midlertidigt. Advarsel.
 36/2473 England. *Themsen Anduvning. Edinburgh Fyrskib* ombyttes midlertidig.
 36/2477 England. *Smith's Knoll Klokketønde* ombyttes midlertidig.
 37/2518 Danmark. *Horns Rev. Slugen. Søren Bovbjergs Dyb S.* Lys- og Fløjtetønde forandres.

Island og Færøerne.

1936

- 1/66 Island. *Fazaflói. Reykjavík.* Vrag. Afmærkning.
 1/68 Island. *Fáskrúdsfjörður. Hafnarnes Fyr* midlertidig slukket.
 1/69 Island. S.-Kyst. *Vestmannaeyjar. Brædrabreki.* Grund fundet.
 17/1179 Færøerne. *Bordo. Klaksvig.* Havnearbejder. Advarsel.
 28/1912 }
 33/2300 } Island W.-Kyst. *Fazaflói. Akranes. Krossvík.* Nyt Fyr tændes. Tænding af Fyr udsat.
 33/2299 } Island SW.-Kyst. *Reykjanes.* Radiofyr oprettes.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1986
- 1/82 *Danmark.* Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
- 1/83 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
- 1/84 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.
- 1/85 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/86 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 1/88 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/89 *Danmark.* Stednavne rettes i danske Søkort.
- 1/92 *Færøerne.* Vejrmeding pr. Radio.
- 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselsstationer.
- 2/147 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelige Oplysninger angaaende Miner.
- 12/859 *Nordlige Atlanterhav.* Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.
- 13/932 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.
- 16/1115 *Kanada og Newfoundland.* St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.
- 16/1118 } *Tyskland.* Norddeich. Oceanvejrmedinger pr. Radio.
- 34/2391 }
- 17/1210 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
- 18/1290 *Danmark.* Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.
- 18/1291 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
- 30/2137 } *Spanien.* Fyr midlertidig slukket.
- 40/2768 }
-

- 2725. Norge. Hvidingsø. Jerholmen Fyr. Lysvinkler forandres.**
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1936.)
Den 10. Oktober d. A. forandres Lysvinklerne i *Jerholmen Fyr* paa c. $59^{\circ} 02',7$ N. $5^{\circ} 27',5$ E., som følger:
1.—4. Som før. 6. Rødt i Pejl. fra 186° til c. 194° .
5. Hvidt i Pejl. fra 172° til 186° . 7.—14. Som før.
- 2726. Norge. Rekefjord. Teineberget Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1936.)
Paa $58^{\circ} 19',5$ N. $6^{\circ} 15',7$ E., tværs over for *Alterodden Fyr*, er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. Fyrmast. Fyret lyser hele Horison-ten rundt.
Fyret overet med *Lille Presteskjær Fyr* leder ind i *Rekefjord* indre Havn.
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
- 2727. Norge. Åensire. Egdeholmen Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1936.)
Som Erstatning for *Åensire Fyr*, der er nedlagt, er paa den tidligere (nu nedrevne) Baakes Plads paa $58^{\circ} 16',5$ N. $6^{\circ} 23',1$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink c. hver 10^s , Blink c. 2^s , Mørke c. 8^s . Flammens Højde: $22,5$ m. Synsvidde: $11,3$ Sm for hvidt og $8,0$ Sm for rødt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pejl. fra 302° til 310° . 3. Rødt i Pejl. fra 98° til 157° .
2. Hvidt i — - 310° - 98° .
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
- 2728. Norge. Åensire. Ledefyr tændes.**
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1936.)
Den 10. Oktober d. A. tændes et Sæt røde, faste Ledefyr ved *Åensire*. Forfyret anbringes paa Odden *Nibben* paa $58^{\circ} 16',6$ N. $6^{\circ} 23',0$ E. Flammens Højde: 7 m. Træmast. Bagfyret anbringes c. 125 m 76° fra Forfyret. Flammens Højde: 13 m. Fyrene overet i Pejling 76° leder c. 115 m S. om $1,3$ m Grunden ud for *Vigeslet*.
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
- 2729. Holland. IJmuiden. Vrag fjernet. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 40/4359. Berlin 1936.)
1. Vraget, der laa sunket paa c. $52^{\circ} 24'$ N. $4^{\circ} 31'$ E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
2. Den røde Lysvinkel, der var indlagt mellem Pejlingerne 28° og 32° i *IJmuiden* Forfyr, er fjernet.
- 2730. Holland. Zeegaten van Vliessingen en Zieriksee. West Banjaard. Lystøndes Plads.**
(B. a. Z. Nr. 228/2718. 's-Gravenhage 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/2664 1936 meddeles, at den nøjagtige Plads for den sorte Lystønde *West - B. J. D.* er $51^{\circ} 40' 38''$ N. $3^{\circ} 27' 18''$ E.
(E. f. S. Nr. 39/2664 1936. Kort Nr. 264.)
- 2731. England. Gull Stream. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 46. Trinity House, London 1936.)
Vraget af et Skib, hvorover mindste Dybde ved Springtids Lavvande er $8,8$ m, ligger sunket paa $51^{\circ} 17' 08''$ N. $1^{\circ} 29' 24''$ E. En grøn Lystønde, der viser Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , er udlagt i $18,5$ m Vand c. 90 m WNW. for Vraget.
- 2732. England. Themsen Munding. Barrow Deep. Tøndes Plads.**
(N. t. M. Nr. 1879. London 1936.)
Tønden „*No. 15 A Barrow*“ ligger paa c. $51^{\circ} 32'$ N. $1^{\circ} 04'$ E., $2,6$ Sm 205° fra *West Barrow* Baake.

2733. England. Withernsea Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 47. Trinity House, London 1936.)
Withernsea Fyr paa c. 53° 44' N. 0° 02' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2,5^s, Blink 0,1^s, Mørke 2,4^s.
(E. f. S. Nr. 25/1704 1936. Kort Nr. 264.)

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

2734. England S.-Kyst. Falmouth. Vrag fjernet.
(N. t. M. Nr. 1904. London 1936.)
Uddybningsmaskinen, der laa sunket paa c. 50° 10' N. 5° 02' W., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
(E. f. S. Nr. 53/3067 1935.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2735. Sydafrika. Table Bay. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1914. London 1936.)
Den sort- og hvidmalede Spidstønde paa c. 33° 53' S. 18° 28' E., c. 1,9 Sm 206° fra Fiskerbaaken W. for *Ascot* Station, er permanent inddraget.
2736. Nova Scotia. Shelburne. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1901. London 1936.)
Det røde, faste Fyr paa *McGowans* Værft paa 43° 45' (30") N. 65° 19' (30") W. er nedlagt.
2737. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Halfway Rock Fyr. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 37/2577. Washington 1936.)
Taagesignalet ved *Halfway Rock* Fyr paa c. 43° 39' N. 70° 02' W. er forandret til To-Stød hver 1^m, Stød 3^s, Pause 3^s, Stød 3^s, Pause 51^s.
(E. f. S. Nr. 37/2541 1936.)
2738. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Potomac Floden. Piney Point Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 37/2588. Washington 1936.)
Piney Point Fyr paa c. 38° 08' N. 76° 32' W. er forandret til at vise hvidt, fast Lys.
(E. f. S. Nr. 3/151 1934.)

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

2739. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Andrew Bay. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1874. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa c. 30° 07' N. 85° 43' W. er nedlagt.
2740. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 37/2593. Washington 1936.)
Ved en Opmaaling den 14. August d. A. fandtes Dybden ved Middellavvande at være 10,36 m (34 ft.) i Indløbet til *South Pass*.
c. 29° 00' N. 89° 10' W.
(E. f. S. Nr. 22/1534 1936.)

2741. **Mexiko. Laguna de Terminos. Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1873. London 1936.)
Punta Vieja Fyr paa c. 18° 39' N. 91° 51' W. er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s.
 Det røde, faste Bifyr er nedlagt.
 (E. f. S. Nr. 29/2008 1936.)
2742. **Mexiko. Yucatan. Alacran Reef. Fyrs Plads.**
 (N. t. M. Nr. 1919. London 1936.)
Alacran Reef Fyr er beliggende paa c. 22° 32' N. 89° 47' W., 9,85 Sm 331° fra *Isla Perez* Fyr og c. 3,3 Sm 256° fra den i Kortet angivne Plads. — Den Ø, hvorpaa Fyret er bygget, hedder *Dasterruda Island*.
 (E. f. S. Nr. 4/243 1936.)
2743. **Peru. Lomas Red. Grund.**
 (N. t. M. Nr. 37/2596. Washington 1936.)
 En Grund med 16 m Vand rapporteres at ligge paa c. 15° 33' S. 74° 53' W., c. 1,5 Sm 281° fra *Lomas Point* Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2744. **Sardinien. Porto Torres. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 308/820. Genua 1936.)
Porto Torres Fyr paa c. 40° 50' N. 8° 24' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s. Iøvrigt uforandret.
2745. **Sardinien. La Maddalena Anduvning. Corcelli Skær. Fyr tændt.**
 (A. a. N. Nr. 317/872. Genua 1936.)
 Paa den S.-ligste Del af *Corcelli* Skær er paa c. 41° 18' N. 9° 24' E., 0,75 Sm 79° fra *Isola Santa Maria* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 2^s, Mørke 1^s, Blink 2^s, Mørke 5^s. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 8 Sm. En rød- og hvidtribet Fyrbaake paa Fundament.
 (E. f. S. Nr. 23/1593 1936.)
2746. **Sardinien. Porto di Cagliari. Lodstvang ophævet.**
 (A. a. N. Nr. 311/843. Genua 1936.)
 Der hersker ikke mere Lodstvang ved *Cagliari* Havn. c. 39° 12' N. 9° 07' E.
 (E. f. S. Nr. 24/1652 1936.)
2747. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Fiumara Grande Fyr forandret. Bifyr atter tændt.**
 (A. a. N. Nr. 310/835. Genua 1936.)
 1. *Fiumara Grande* Fyr paa c. 41° 45' N. 12° 13' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,24^s, Mørke 2,76^s, Blink 0,24^s, Mørke 2,76^s, Blink 0,24^s, Mørke 8,76^s. Synsvide: 20 Sm. Lysevne: 35 Sm.
 2. Bifyret, der viser rødt Et-Blink, er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 26/1777 1936.)
2748. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto d'Anzio. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 310/833. Genua 1936.)
Porto d'Anzio Fyr paa c. 41° 27' N. 12° 37' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,2^s, Blink 0,3^s, Mørke 7,2^s. Lysevne: 32 Sm.
2749. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Gaeta. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 308/819. Genua 1936.)
Punta Stendardo Fyr paa c. 41° 13' N. 13° 35' E. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 6,5^s. Iøvrigt uforandret.

- 2750. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Paola Ankerplads. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 316/864. Genua 1936.)
Paola Fyr paa c. 39° 22' N. 16° 02' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s. Synsvide: 18 Sm. Iøvrigt uforandret.
- 2751. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Capo Vaticano Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 316/862. Genua 1936.)
Capo Vaticano Fyr paa c. 38° 37' N. 15° 50' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s, Blink 0,45^s, Mørke 2,05^s, Blink 0,45^s, Mørke 2,05^s, Blink 0,45^s, Mørke 2,05^s, Blink 0,45^s, Mørke 12,05^s. Synsvide: 24 Sm.
- 2752. Sicilien. Capo Feto. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 318/879. Genua 1936.)
Paa 37° 39' 40" N. 12° 31' 17" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink. Synsvide: 10 Sm.
(E. f. S. Nr. 18/1273 1936.)
- 2753. Sicilien. Capo Peloro. Bifyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 318/878. Genua 1936.)
Capo Peloro Bifyr paa c. 38° 16' N. 15° 39' E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 4^s, Mørke 1^s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 39/2683 1936.)
- 2754. Sicilien. Porto di Siracusa. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 288/781. Genua 1936.)
1. *Punta Castelluccio* Fyr paa 37° 02' 28" N. 15° 18' 15" E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,7^s, Mørke 2,3^s.
2. *Punta Maniace* Fyr paa 37° 03' 06" N. 15° 17' 49" E. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,7^s, Mørke 2,3^s.
- 2755. Italien E.-Kyst. Porto di Bari. Fyr nedlagt.**
(A. a. N. Nr. 316/867. Genua 1936.)
Det hvide, faste Fyr paa det gamle Hoved af *S. Antonio Mole* i *Porto Vecchio* er nedlagt.
c. 41° 08' N. 16° 51' E.
- 2756. Italien E.-Kyst. Naviglio Corsini (Candiano). Slæbedamper obligatorisk.**
(A. a. N. Nr. 291/799. Genua 1936.)
Bestemmelsen om at benytte Slæbedamper (med ikke under 200 H. K.) i *Naviglio Corsini* mellem *S. Vitale* og *Darsena di Ravenna* gælder for Skibe paa over 1600 Brutto Tons uanset deres Dybgaacnde.
c. 44° 26' N. 12° 14' E.
- 2757. Italien. Adriaterhavet. Triest Bugt. Porto di Isola. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 286/765. Genua 1936.)
Fyret paa Hovedet af S.-Molen (Indermolen) er forandret til at vise rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s. Flamens Højde: 5,2 m. Synsvide: 5,5 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys.
c. 45° 32' N. 13° 39' E.
- 2758. Italien. Adriaterhavet. Quarnaro. Porto di Albona (Rabaz). Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 317/870. Genua 1936.)
Punta S. Andrea Fyr paa c. 45° 04' N. 14° 10' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s. Synsvide: 11 Sm.
- 2759. Tripolis. Cirenaica. Tobruk Bay. Lodstvang ophævet.**
(A. a. N. Nr. 318/881. Genua 1936.)
Der hersker ikke mere Lodstvang i *Tobruk Bay*. c. 32° 04' N. 24° 00' E.
(E. f. S. Nr. 42/2477 1935.)

2760. Tripolis. Cirenaica. Tolmèta skiftet Navn.

(A. a. N. Nr. 309/827. Genua 1936.)
Tolmèta har skiftet Navn til *Tolemaide*.
Tolemaide Fyr: c. 32° 43' N. 20° 57' E.

2761. Tunis E.-Kyst. Nabeul Anduvning. Vrag.

(A. a. N. Nr. 39/2488. Paris 1936.)
 Vraget af en Damper, hvorfra Skorstenen rager lige op i Vandskorpen, ligger sunket i 16 m Vand paa c. 36° 27' N. 10° 50' E. — Vraget vil snarest blive afmærket med en grøn Tønde.

2762. Algier. Algier. Radiofyr oprettes.

(A. a. N. Nr. 39/2489. Paris 1936.)
 Den 15. Oktober d. A. oprettes ved det gamle Admiralitets Fyr paa 36° 47' (17") N. 3° 04' (15") E., uden nærmere Meddelelse, et Radiofyr.
 Bølgelængde: 294,5 kc/s (1018,7 m) A 2 (mod. 1200).
 Signalet er:

a. Bogstaverne AL 3 Gange.....	10 s.
b. 3 lange Streger.....	30 s.
c. Bogstaverne AL 3 Gange.....	10 s.
d. Pause.....	10 s.
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	6 m.

I Taage afgives Signalet uafbrudt, begyndende ved det 2^m. efter helt Klokkeslæt.
 I klart Vejr afgives Signalet 4 Gange i hver Time, begyndende ved det 2^m, 8^m, 32^m. og 38^m.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2763. (T). Røde Hav. Isola Difnein. Fyr midlertidig forandret.**

(A. a. N. Nr. 318/880. Genua 1936.)
Isola Difnein Fyr paa c. 16° 37' N. 39° 19' E. viser for Tiden fast Lys.

2764. Røde Hav. Isole Zebair (Zubair). Centre Peak Island. Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 288/783. Genua 1936.)
Centre Peak Island Fyr paa c. 15° 01' N. 42° 10' E., tæt ved Øens SE.-Pynt, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 8^s, Blink 1^s, Mørke 7^s. Synsvidde: 15 Sm. Iøvrigt uforandret.
 (E. f. S. Nr. 30/2124 1936).

2765. Comorerne. Mohilla Island S. Braad.

(N. t. M. Nr. 1889. London 1936.)
 Braad er observeret paa c. 12° 27' S. 43° 47' E., 2,5 Sm 159° fra SE.-Enden af *Moa Island*.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**2766. (T). Filippinerne. Luzon N.-Kyst. Kap Engaño. Fyr midlertidig forandret.**

(B. n. Z. Nr. 220/2623 's-Gravenhage 1936.)
 Kap *Engaño* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 18° 35' N. 122° 08' E. viser indtil videre hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10^s, Lys 7^s, Mørke 3^s. Synsvidde: 15 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2767. Danmark. Bornholm. Melsted. Havnereglement.

Under den 2. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Melsted* Havn (c. 55° 12',₂ N. 14° 59',₁ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer).

For Sejladsen inden for Havnens Omraader gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod Øst: Havnens E.-lige Mole og en ret Linie i Forlængelse af Molens yderste Strækning indtil Liniens Skæring med Fyrlinien.

b. Mod Nordvest: Fyrlinien, regnet fra Land indtil Skæring med den under a) nævnte Linie.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1936.

(Havnelods, Side 140.)

2768. (T.) Spanien. Middelhavet. Fyr midlertidig slukket.

(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

Nedennævnte Fyr er for Tiden slukket:

Isla Tabarca c. 38° 10' N. 0° 28' W. *Santa Pola* c. 38° 12' N. 0° 31' W.
Alicante Havnefyr c. 38° 20' N. 0° 29' W. *Cabo de las Huertas* c. 38° 21' N. 0° 24' W.
(E. f. S. Nr. 30/2136 1936.)

Tillæg.

I. Østersøen.

2769. Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Radiofyr atter i Virksomhed.

(A. a. N. Nr. XIX/359. Warszawa 1936.)

Gdynia Radiofyr paa c. 54° 32' N. 18° 34' E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 36/2462 1936.)

2770. (P.) Polen. Danzig Bugt. Hela. Schwedenberge Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. XIX/358. Warszawa 1936.)

Den 15. Oktober d. A. forandres *Schwedenberge* Fyr paa c. 54° 37',₇ N. 18° 49',₃ E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s, Blink 0,₃^s, Mørke 1,₇^s, Blink 0,₃^s, Mørke 5,₇^s. Flammens Højde: 41 m. Synsvidde: 10 Sm.

I Løbet af Oktober d. A. vil Fyrets Lysevne blive forøget, og Synsvidden vil da blive 16 Sm.‡

(E. f. S. Nr. 11/708 1936. Kort Nr. 269.)

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

2771. (T.) Danmark. Store-Bælt. Knudshoved Flak Lystønde midlertidig slukket.

Lystønden *Knudshoved Flak* paa c. 55° 17' N. 10° 52' E. er for Tiden slukket. Den vil blive bragt i Orden, saasnart Vejret tillader det.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2772. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Udbyhøj. Vinterafmærkning.

Omskiftning fra Sommer- til Vinterafmærkning uden for *Udbyhøj* er foretaget. *Randers Fjord* Klokketønde: c. 56° 36',₇ N. 10° 24',₂ E.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Nybygninger Reparationer

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstf. 9.

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.	Oldstevedore.
Aalborg Stevedorekompagniet.	Dispatch.
Aarhus Hassing & Drescher.	
Aassens H. V. Jacobsen.	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S., Stevedore.	
Holbæk S. I. Sørensen.	Stevedoring.
Horsens Søren Andersen.	
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.	
København Skjold Andersen.	
København Hans Brandt.	
København Københavns Stevedore Kompagni.	Klis.
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S.	
Nyborg Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense Simonsen & Møller.	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning.	

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.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779 TELEGR. »JANBY»

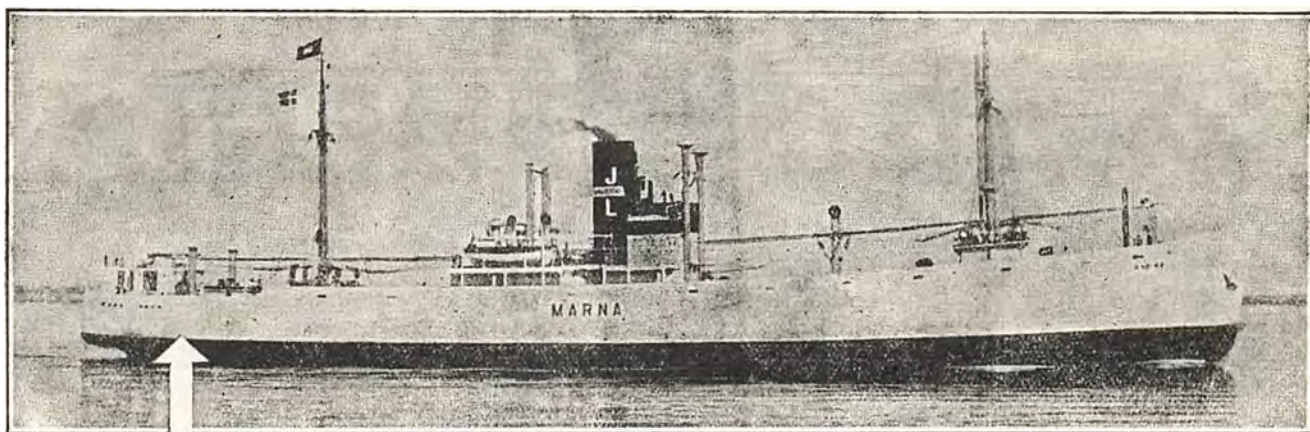
KJØBENHAVN K. TOLDBODGADE 18

DAMP-DYNAMOER

med Dampmaskiner System »Hindley«
fra
Messrs. Alfred Dodman & Co. Ltd. - Kings Lynn

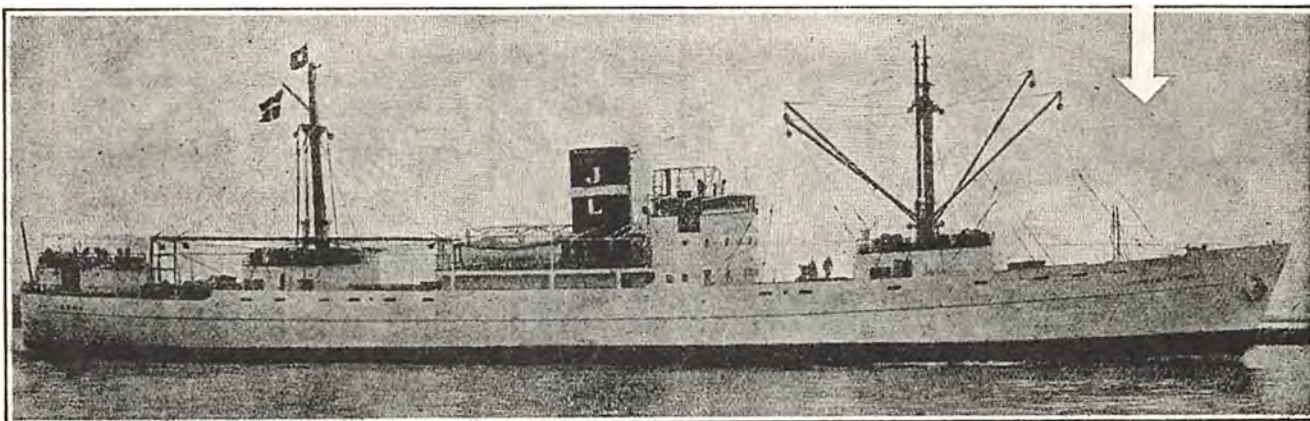
løvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyrringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	



S/S "Marna". Dette nye Skib paa 1700 Tons har en Stempeldampmaskine paa 1750 HK kombineret med en Spildedampsturbine. Til Dampcylindrene bruges Gargoyle Marine Super Cylinder Oil Extra Hecla og til Lejerne Gargoyle Komo Marine Engine Oil, medens Turbinerne smøres med Gargoyle Vacuum Marine Oil Extra Heavy.

M/S "Chilean Reefer" paa 1831 Br. Tons drives ved Hjælp af en 2250 HK B. & W. Dieselmotor af den enkeltvirkende Trunktype med 6 Cylindre. Disse smøres med Gargoyle Vacuum Marine Oil AA og Lejerne med Gargoyle Vacuum Oil Extra Heavy.



J. Lauritzen bruger

GARGOYLE MARINE OIL

J. Lauritzens Baade pløjer alle 7 Verdenshave, og overalt kan de faa nøjagtig samme Olie, som Rederiet valgte til Smøring af disse nye smukke Skibe. Gargoyle Marine Olierne faas nemlig i mere end 400 førende Havne, overalt i samme gode Kvalitet, der virkelig beskytter og bevarer Maskindelene, og som giver største Sikkerhed og bedste Økonomi i Driften.



GARGOYLE MARINE OIL

VACUUM OIL COMPANY A/S · KØBENHAVN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 42

TORS DAG 15. OKTOBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

KAMPEN FOR FORDELE

Alle Mennesker kæmper for at faa det bedre. At Sø-mændene ogsaa gør det, er ganske naturligt. For et internationalt Erhverv som Skibsfarten, der har hele Verden med dens stadig skiftende Forhold til Arbejdsfelt, kan en Regulering af Sø-mændenes Vilkaar ogsaa kun tænkes internationalt, og Idealet, der fremhæves, maa da naturligvis være det, at alle faar det lige godt, — eller lige daarligt!

Men ligesaa rigtigt som det er, at der skabes Love for Forholdene om Bord, er det, at der findes Lejlighed til Arbejde, som disse Love kan anvendes paa. Som Forholdene har udviklet sig efter Verdenskrigen, er en Konvention angaaende Tjenesten om Bord paa Skibene langt fra i Stand til at skabe en Ligestillethed i Konkurrence-Henseende. Skibsfarten er ikke i samme Grad som før et frit Erhverv.

Hvis det fremlagte Konventionsforslag skulde blive antaget af de i Genève repræsenterede Lande, hvem søger da for, at Folkene om Bord i f. Eks. de japan-ske Skibe faar samme Hyrer, samme Kost, samme Levestandard i det hele taget som andre Landes? Hvad angaar Hyrerne, saa er det en Kendsgerning, at de i nogle Lande kun beløber sig til Halvdelen af, hvad der f. Eks. betales i danske Skibe. Hvem søger for, at Mandskabets Kost over hele Verden bliver af omtrent samme Norm? Og kan man i Forbindelse med Konventionens Antagelse udvirke bindende Udtalelser fra England, Frankrig, U. S. A., Tyskland, Italien og Japan om at afholde sig fra nogen Art af Subventioner, der ydes Rederne som kontant Vederlag for de nye Loves Ikrafttræden?

Det er disse Spørgsmaal, det er af afgørende Betydning at faa besvaret, ikke mindst for den skandinaviske Skibsfart, inden der træffes Afgørelser og vedtages Love, der kan komme til at paavirke Skibsfarten i disse Lande langt ud i Fremtiden. Desværre er det jo et Faktum, at Skibsfarten i de mest fremskredne Nationer altid vil være uheldigst stillet, hvad der saa end vedtages.

DE NORDISKE LANDES HANDEL

I disse Dage har der i Stockholm været afholdt et nordisk Handelsmøde, hvor Repræsentanter for Danmark, Norge, Sverige og Finland har drøftet internationale og fælles Problemer. Den kendte finske Shippingmand, Dr. phil. Henrik Ramsay fra Helsingfors holdt et overordentlig interessant Foredrag om »De nordiske Staters Vareudveksling med transoceaniske Lande.«

Han udelod af sin Fremstilling U. S. A. og Canada, da Handelen med disse Lande var af en helt anden Karakter end Handelen med Afrika, Asien og Australien. De Tal, som Taleren anførte gjaldt Vareudvekslingen med de sidstnævnte Verdensdele, hvor dog ogsaa Levanten undtoges ved Asien. Importen fra disse Omraader udgjorde 1934 sammenlagt og i Procent af Totalimporten fra Danmark 9,6 pCt., for Norge 8,2 pCt., for Sverige 7,5 pCt. og for Finland 6,3 pCt. Exporten til de samme transoceaniske Markeder var for Danmark 2,9 pCt. af Totaleksporten, for Norge 15 pCt., for Sverige 10,7 pCt. og for Finland 8,1 pCt. Træ dominerede blandt Eksport-, Kaffe, Ris og Oliekager blandt Import-Artiklerne.

En betydelig Del af de nordiske Landes Handels-samkvem med transoceaniske Lande foregaar via Verdenshandelscentrer. Den indirekte Import synes at være mindst ligesaa stor som den direkte, og selv Eksporten — om end ikke i samme Grad — gaar over Mellemstationer.

I mange Retninger kunde et nordisk Samarbejde være til Nytte naar det gjaldt at udvikle Handelen med de transoceaniske Lande, Undersøgelse af nye Markeder og Afskibningsmulighed kunde ske for fælles Regning og til fælles Gavn, udtalte Dr. Ramsay.

Den samme Opfordring til Samarbejde gik gennem adskillige af Talerens Ord, og efterhaanden som Forholdene ude i Verden gør Samkvem og Forbindelse mellem Landene vanskeligere, vil det være glædeligt om der i samme Forhold aabnedes des mere mellem de nordiske Lande.

STIGENDE TRAFIK PAA DANSKE HAVNE

Statistisk Department har udsendt sin Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne i April Kvartal. Der er sammenlignet med det tilsvarende Kvartal i Fjor en ret betydelig Stigning baade i Henseende til den indgaaede Godsmængde og den afskibede Mængde Gods.

Tallet paa Anløb er i Forhold til April Kvartal i Fjor vokset fra 23,400 til 24,000. Tonnagen udgjorde 4,160,000 N.R.T. mod 3,893,000. Der udlossedes 3,202,000 Tons mod 2,853,000 og indladeres 1,190,000 Tons mod 1,073,000. Den fra Udlandet indgaaede Godsmængde er steget fra 2,224,111 Tons til 2,522,000 Tons, hvilket hovedsagelig skyldes en Forøgelse af Posten Kul, Koks m. m. Endvidere er Tilførslen af Foderstoffer vokset med 62,000 Tons, Stoffer til Oliepresning med 35,000 Tons, mens Tilførslerne af Korn viser en Nedgang paa 40,000 Tons.

De til Udlandet afskibede Godsmængder viser en Stigning fra 471,000 Tons i April Kvartal i Fjor til 538,000 Tons i Aar. Godssomsætningen mellem danske Havne indbyrdes er forøget med ca. 50,000 Tons til 680,000 Tons.

Baade Antallet af Anløb i Rute-fart og den befordrede Tonnage viser en mindre Stigning.

Til Københavns Havn indløb i April Kvartal 5300 Skibe med en Registertonnage paa 1,723,000 N.R.T., som udlossede 1,217,000 Tons Gods og indladede 327,000. I samme Maaned i 1935 indløb 5,168,000 Skibe, som udlossede 1,056,702 Tons og indladede 301,000 Tons.

NATUREN REGULERER

Paa de vigtigste Varemarkeder har de senere Aar været en Overflodens Tid, hedder det i en Artikel i Scandinavian Shipping Gazette. Regeringer og Dyrkere har ved kunstige Indgreb søgt at holde Priserne oppe, men der er meget, der tyder paa, at disse Indgreb ikke længere bliver nødvendige. Mange af de store Verdenslagre er nemlig svundet kraftigt ind, og det er længe siden, at Markederne — set fra Producentens og Køberens Standpunkt — har ligget sundere end de gør nu.

Det er imidlertid ikke Regeringerne eller Dyrkerne, der har spillet den største Rolle i Nedbringelsen af Lagrene. I de allefleste Tilfælde er det Naturen, der gennem Misvækst har nedbragt de store Beholdninger, der tidligere er blevet overført fra det ene Aar til det andet. Det er ikke saaledes at forstaa, at der her-

sker Misvækst overalt, men hvor der blot for en enkelt Vare har været Nedgang i Beholdningerne, nyder alle de konkurrerende Produkter godt deraf gennem en øget Efterspørgsel.

Verden har stadig svært ved at vænne sig til Tanken om højere Priser. Rundt omkring ser man endnu med Skepsis paa de Prisstigninger, der allerede har fundet Sted — og dog nærmer vi os en Periode, der vil blive præget af meget stor Fasthed.

Hveden og Majs er to Faktorer, der har stor Indflydelse paa Prisniveauet for Raastofferne. Er Hvede- og Majsbeholdningerne rigelige, mister Verdensmarkedet Interessen for andre Foderstoffer.

STATENS FINANSER

Paa Grundlag af Statsregnskaberne for de tre sidste Aar for 1936-37 og Finanslovsforslaget for 1937-38 har Det statistiske Department foretaget en Opgørelse over Statens Finanser i den omhandlede Aarrække, idet man derhos har sammenstillet Regnskabsresultaterne for 1935-36 med de tilsvarende Tal fra Finansloven og Tillægsbevillingsloven for nævnte Finansaar.

Af de her behandlede tre Finansaar, for hvilke der foreligger Regnskab, viser 1933-34 et Underskud paa det løbende Regnskab paa 16,6 Mill. Kr. og 1934-35 og 1935-36 Overskud paa henholdsvis 18,2 og 13,5 Mill. Kr. Ogsaa Budgettallene for 1936-37 og 1937-38 viser Overskud, henholdsvis paa 1,2 og 5,2 Mill. Kr.

Om Statens Aktiver og Passiver foreligger der Oplysninger for Aarene 1933-34, 1934-35 og 1935-36. Hovedtallene fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

	31. Marts 1934	31. Marts 1935	31. Marts 1936
Aktiver:	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Faste Ejend. og Anlæg {			
Statsvirksomh.	603,6	628,5	644,7
Andre Ejend. o. Anlæg	515,3	513,8	510,6
Værdipapirer, Kassebeholdning o. l.	658,8	719,4	790,0
I alt Aktiver	1777,7	1861,7	1945,3
Passiver:			
Statsskuld {			
Indenlandsk	621,9	594,6	577,2
Udenlandsk	670,3	656,2	642,8
Andre Passiver	217,9	312,1	412,8
I alt Passiver	1510,1	1563,0	1632,8
Statens Nettoformue	267,6	298,7	312,5

Saa vel Aktivernes som Passivernes Totalbeløb er, som det vil ses, steget ret betydelige baade i 1934-35 og 1935-36.

LLOYDS REGISTER OF SHIPPING

Lloyds Register of Shipping har udsendt en Redegørelse for Skibsbygningen for Kvartalet, der sluttede 30. September. Statistikken viser, at Verdenstonagen under Bygning beløber sig til 2,111,437 Tons, af hvilke 44 pCt. er under Bygning i Storbritannien og Irland, og 56 pCt. i fremmede Lande. Dette Kvartals Tal viser en Forøgelse paa 160,432 Tons over Tallene i Slutningen af forrige Kvartal og er det højeste siden December 1930. I Storbritannien er der en Forøgelse paa 79,839 Tons i Arbejde sammenlignet med Tallene fra forrige Kvartal. Den nuværende Tonnage under Bygning 928,571 Tons overgaar med 398,017 Tons — eller henvend 75 pCt. — den Tonnage, der var under Bygning ved Slutningen af September 1935, og det er det højeste Tal, der er offentliggjort siden September 1930.

Omtrent 47.000 Tons — 5,1 pCt. af den Tonnage der bygges i England, er for fremmed Regning eller beregnet til Salg til Udlandet.

Den Tonnagemængde der er under Bygning i Lande udenfor England — 1.182.866 Tons — er omtrent 80.600 Tons mere end ved Slutningen af forrige Kvartal. De førende Lande i Skibsbygning udenfor England er: Tyskland med 424,264 Tons, Japan med

175,801 Tons, Holland 140,475 Tons, Sverige 111,860 Tons, U. S. A. 90,960 Tons og Danmark 82,015 Tons.

Af denne Tonnagemængde er de 34 pCt. — eller 401,996 Tons bestemte til andre Lande end det, hvori de paagældende Skibe er bygget.

I Storbritannien og Irland blev der paabegyndt Bygning af 293,176 Tons i de sidste 3 Maaneder, en Forøgelse paa 10.854 Tons sammenlignet med Slutningen af forrige Kvartal. I Løbet af September Kvartal blev 212.087 Tons launched i Storbritannien og Irland, en Forøgelse paa 44.129 Tons i Forhold til det foregaaende Kvartal. De tilsvarende Tal for andre Lande er 393.876 Tons paabegyndt og 303.846 Tons sat i Vandet, hvad der viser en Forøgelse sammenlignet med forrige Kvartal paa henholdsvis 3424 Tons og 4992 Tons.

Der var under Bygning 82 Dampskibe og Motoroil Tankers, deraf 26 Skibe med 202.030 Tons byggede i Storbritannien og Irland, 16 Skibe med 123.270 Tons i Tyskland, 9 Skibe med 77.140 Tons i U. S. A., 7 med 62.000 Tons i Sverige, 7 med 48.320 Tons i Holland, 5 med 46.850 Tons i Danmark; 6 med 45.400 Tons i Japan, 3 med 20.220 Tons i Spanien og 1 med 15.456 Tons i Frankrig.

Af de 928.571 Tons, der ved Slutningen af September var under Bygning i Storbritannien og Irland, var 466.663 Tons Motorskibe, mens samtidig Motorskibstonnage under Bygning i andre Lande (781.796) overgik Dampene med 385.168 Tons.

De Skibe, der er under Bygning rundt om i Verden ved Septembers Slutning, omfatter 5 Dampere og 40 Motorskibe paa mellem 8000 og 10.000 Tons hver, 5 Dampere og 25 Motorskibe paa mellem 10.000 og 20.000 Tons; 5 Dampere og 3 Motorskibe mellem 20.000 og 30.000 Tons og 2 Dampere, der hver er over 30.000 Tons.

INTERVENTION — IKKE INTERVENTION

Sovjetruslands Trusel om at opgive Neutraliteten overfor Spanien er Ugens mest opsigtsvækkende Begivenhed, saa vist som den indeholder alle Muligheder i sig. Man tør vel ikke haabe paa en hurtig Afslutning af Kampene i Spanien, og netop den Omstændighed, at de trækker ud, er en stadig Fare for Konflikter i videre Kresse. Endnu er intet sket, — men man maa være forberedt paa, at det kan ske.

Efterhaanden som Begivenhederne i Spanien udvikler sig, maa man nødvendigvis faa det Indtryk, at der staar fremmede Kræfter bagved. Var Spanien blevet omgærdet med Pigtraad og havde de stridende Parter faaet Lov at kæmpe deres Kamp alene, vilde den utvivlsomt forlængst være endt. Nu staar man overfor et uendeligt Sejgpineri.

Englands Holdning er som saa ofte før: Wait and see. Og alle andre Nationer, der ikke ønsker at blive Part i Sagen, maa fornuftigvis indtage dette Standpunkt. Rundt omkring mærker man lidt Uro; det engelske Arbejderpartis Holdning er ikke helt sikker, og det samme gælder i endnu højere Grad de franske Kommunisters. Fra tysk Side har man aabent bekendt Kulør med Hensyn til sine Sympatier, og Italien ligesaa. Men der er dog næppe Tvivl om, at der i saa at sige alle Lande er et udpræget Ønske om ikke direkte at blande sig i Stridighederne, da det med en Naturmagts Selvfølgelighed vilde ende i Forviklinger af uanet Omfang.

BETINGET DANSK TILSLUTNING

Under Diskussionen i Genève vedrørende det franske og økonomiske Spørgsmaal udtalte den danske Delegerede, Dr. *Christiani*, følgende:

I den danske Delegations Navn kan jeg sige, at vi er rede til at stemme for del, og vi er meget inter-

esserede i at søge opnaaet en Lettelse af de Restriktionssystemer, som i Øjeblikket hæmmer den internationale Handel. Men da Resolutionsudkastet lager særlig Sigte paa de Hindringer for Handelen, som er opslaaet ved Kontingenteringer og Valutakontrol, maa jeg understrege, at vi føler os overbeviste om — og Erfaringerne har bestyrket os i denne Overbevisning — at Toldtariffer og Statsstøtte til Industri og Landbrug kan danne lige saa alvorlige Hindringer for den internationale Handel, som Kontingenteringer og Valutakontrol. Anvendelsen i et Land af Toldskranker og Subventioner under en eller anden Form kan ofte gøre det nødvendigt for andre Lande at anvende Kontingenteringer eller Valutakontrol for at sikre deres Betalingsbalance.

TANKBAAD MED KORNLAST

For kort Tid siden er der sluttet en opsigtsvækkende Befragtning paa Tankmarkedet, idet en nybygget Tankbaad »Leif Erikson« paa 14,800 Tons Dødvægt, tilhørende Rederiet Dannevig & Co. i Oslo, er sluttet for Lastning af Korn fra Vancouver til Europa. Baaden gaar i næste Uge direkte fra Værkstedet i Vegesack til Lastehavnen i Ballast.

Den norske Reder udtaler til sin Hjemlands Blade, at Grunden til den mærkelige Befragtning er, at Tankmarkedet i Øjeblikket er saa slapt, at han stod i Fare for at lade den nybyggede Baad gaa til Oplægning. Der var store Vanskeligheder ved at faa Kornbefragterne til at acceptere den nye Plan, men de lod sig overbevise af Argumenterne om den store Fordel ved at kunne føre løst Korn over i en helt ren Tankskibsnybygning.

MEDDELELSER FRA DANSK

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i September 1936

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indkareringsstatellerne sig i de forløbne 9 Maanedes af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, saaledes:

NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM		
Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons	
1936	10,201	17,056,310	9,255	15,115,258
1935	9,188	15,339,491	8,169	13,239,587
Forskel ..	+1,013	+1,716,819	+1,086	+1,875,571
HAMBORG		ANTWERPEN		
Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons	
1936	12,432	14,597,416	8,479	13,920,705
1935	12,069	13,975,339	8,122	13,169,442
Forskel ..	+363	+622,077	+357	+760,266

I Tidsrummet Januar—September 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 3,126,605 Tons og 1,185,553 Tons større end til Antwerpen.

Kuludførslen over Gdynias Havn i Juli Maaned 1936

Der udførtes i Juli Maaned 1936 over Gdynias Havn 403,349,7 Tons Kul — deraf til Danmark 17,560 Tons — mod 344,573,1 Tons — deraf til Danmark 6,050 Tons i Juni Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Argentina	6,076
Belgien	28,592
Danmark	17,560
Finland	15,144
Frankrig	21,465
Lettland	8,300
Norge	33,125
Sverige	140,437,7
Italien	78,957
Estland	226
Grækenland	7,727
Holland	20,420
Gibraltar	9,170
Brasilien	6,560
Malta	9,950
Ialt	403,349,7

Et Kapitel for sig har været Fragtbetingelserne, der efter Rederens Udsagn har været meget indviklede.

KANADAS TAB PAA STATSSKIBSFARTEN

Unægtelig Spor der skræmmer! Fra Montreal er kommet en ganske overordentlig sigende Kommentar til Kanadas Statsskibsfart. Det er Bladet »The Montreal Daily Star«, der bl. a. skriver:

The Canadian Government Merchant Marine ophører i Dag at eksistere, idet det sidste af dens engang saa stolte Flaade paa 57 Skibe nu er blevet overført til The Montreal-Australien-New Zealand Linien. Bladet fremhæver, at et af de kostbareste Eksperimenter, Kanadas Regering nogensinde har gjort, hermed er afsluttet, og beregner, at det ialt har kostet Landet henimod 100 Millioner Dollars. Det tilføjer, at Regeringen har taget det klogeste Skridt, den kunde, ved at befri sig for dette Mareridt, afskrive Tabet og overlade Kanadas Handel til Søs til privat Rederivirksomhed.

DØDSFALD

En af Norges kendteste Shippingmen, Skibsreder E.H. Westfal-Larsen, er død under et Ophold i Helsingør, 63 Aar gammel. Skibsreder Westfal-Larsen, der tidligere havde været Formand i Bergens Rederiforening og Præsident i Norges Rederiforbund, ejede et af de betydeligste Rederier i Norge, Bergens største, paa ca. 30 Skibe paa 300.000 Tons. Han deltog meget i sin Stands Organisationsliv og stod saaledes ogsaa i Forbindelse med danske Redere. Overalt var han meget afholdt, og han var en overordentlig godgørende Mand.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i August Maaned 1936

Der er i August Maaned udført 168,174 Tons Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 7640 Tons mod 145,903 Tons, deraf til Danmark 9816 Tons i Juli. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	72,683
Sverige	52,179
Danmark	7,640
Norge	2,100
Island	735
Italien	8,900
Belgien	7,060
Finland	1,525
Argentina	6,502
Ægypten	6,100
Holland	2,750
Ialt	168,174

Sejladsen paa Panama

Bestyrelsen for Panama-Kanalens tekniske Departement har udsendt et Cirkulære indeholdende Opfordring til alle interesserede i Sejladsen paa Panama til at fremkomme med eventuelle Bemærkninger vedrørende forskellige i Cirkulæret nærmere angivne Mærkningsforhold. Det hedder heri:

To all concerned:

The Panama Canal invites all interested parties, especially steamship owners, agents and masters, to comment during the period August 20, 1936, to December 31, 1936: First, upon the adequacy of navigational lights H.O. No. 7500 San José Island (Panama Canal), H.O. No. 7550 Bona Island (Panama Canal), and H.O. No. 7556 Cape Mala (Panama Cnl); second, upon the usefulness of the Radiobeacon installed at Cape Maa (Panama Canal) H.O. No. 7556.

Comments received will be utilized to determine: First, which, if any, of the above three navigational lights should be replaced by a new type navigational light of increased candlepower and arc of visibility; second, whether the installation of additional Radiobeacons is warranted.

W. F. Jacobs,
Marine Superintendent.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nybygning fra Gøtaverken

Fra Gøtaverken i Gøteborg er søsat et 9200 Tons Lastmotorskib til Rederiet Olaf Ditlev-Simonsen jr. i Oslo. Nybygningen er 441 Fod lang, 56 Fod 6 Tommer bred, og Maskineriet skal være en Dieselmotor af Gøtaverkens B. & W.-Fabrikat. Farten er beregnet til 13 $\frac{3}{4}$ à 14 Knob. Skibet fik Navnet »Vito«.

Mindefyr for Dr. Charcot

Den frygtelige Søulykke ved Island den 16. September, hvor »Pourquoi pas« gik under, har vakt den største Deltagelse og Sorg overalt. De islandske Blade skriver, at der nu maa gøres alt, hvad der kan, for at forebygge en lignende Ulykke. Det henstilles til Regering og Alting at bevilge Midler til Opførelse af et Dr. Charcot Minde-Fyr paa Tormodssker, hvor Ulykken skete, og andre Sømærker, hvor det menes nødvendigt paa dette farlige Sted for Sejladsen. Muligt er det ogsaa at islandske og udenlandske Videnskabsmænd vil hædre Dr. Charcots Minde ved at rejse Charcots Minde-Fyr paa Ulykkesstedet.

6 finske Storsejlere paa Københavns Red

Mange finske Sejlskibe paa Vej fra Marichamn paa Ålandsøerne til Australien, er stoppet op paa Københavns Red for at modtage Proviantforsyninger og for at faa Bundbehandling paa Burmeister & Wains Skibsværft. Det har blæst fra Nord og Nordost og som Følge heraf har de maatte forblive paa deres Ankerplads.

De 4-mastede Barkskibe »Pamir«, »Passat« og »Pommeren«, der dog først skal til Gøteborg, og »Viking«, det gamle danske Skoleskib, er alle klar til Start til den lange, godt 3 Maaneders Sejlads til Port Lincoln i Australien.

I Dokken hos B. & W. ligger »Penang« og »L'Avenir«, saa der er ikke mindre end 6 finske Storsejlere samtidig i København.

Fragthøjelse i Trafikken paa nederlandsk Indien

Den for kort Tid siden i Forbindelse med Devalueringen indførte Fragthøjelse paa omtrent 25 pCt. til hollandsk Indien finder ogsaa Anvendelse paa gennemgaaende Fragter fra de nordiske Havne saa vel som til de nederlandsk-indiske nævnte Havne. Ligeledes bliver Længde- og Vægttillæggene forhøjet i Tilslutning hertil. Derimod forhøjes ikke Minimalfragterne og Tillæggene for Optionsladninger.

Norsk Damper paa Grund i Sundet

Søndag Morgen fandt en alvorlig Grundstødning Sted i Sundets sydlige Del. Det var den norske Damper »Vesta« af Bergen, der tog Grunden paa Søndre Røse. »Vesta«, der tilhører A/S »Bergenske Dampskibs-Selskab«, var paa Rejse med en Stykgodslast mellem Danzig og Stavanger. Dens Lastevne er ca. 2000 Tons, men der var kun 1500 Tons Stykgods om Bord.

Det lykkedes senere Svitzers Bjærgningsdampere »Garm« og »Bien« at forbringe »Vesta«. For at faa Skibet af Grunden havde man maattet losse ca. 300 Tons af Stykgodsladningen.

»Cliffwood« beskadiget

American Seantic Lines Damper »Cliffwood«, der var ventet hertil fra Østersøen omkring den 9. Oktober, kom først 3 Dage senere og gik da lige til Burmeister & Wain for at blive besigtiget. Damperen har i Nærheden af Kotka haft en Grundstødning og har faaet Forskibet ret alvorligt beskadiget.

Grundstødningen skete midt i sidste Uge, $\frac{3}{4}$ Sømil Nordnordost for Orregrund Fyr. Der var Lods om Bord, da Skibet tog Grunden tilsyneladende midt i Sejlrenden. »Cliffwood« fik straks Lastrum Nr. 1 fyldt med 14 Fod Vand og vendte tilbage til Kotka. Her blev 340 Tons Papirmasse, der var lastet i Wiborg, losset ud af Forrummet, medens Resten af Ladningen, 3,000 Tons Papirmasse, 583 Tons Avispapir og 97 Tons Stykgods, blev om Bord.

Havnebestyrelsen til Gdynia paa Genvisit

Københavns Havnebestyrelse samt en Række Medlemmer af Borgerrepræsentation og Magistrat er afrejst med Det Forenedes Rutebaad »Sleipner« til Gdynia. Det drejer sig om en Genvisit for de polske Havne- og Søfartsebedsmænds Besøg i København i Foraaret. Vor Havnebestyrelse vil selvfølgelig benytte Lejligheden til at studere Forholdene i den store, nye Østersøhavn. Rejsen vil vare en Ugestid og omfatter ogsaa et Besøg i Warszawa.

Søtrafikkens store Fare

Det Søforhør, der i Lørdags afholdtes i Sø- og Handelsretten i Anledning af Tragedien i Limfjorden, hvorved to Arbejdsmand — Fædre til 13 Børn — druknede, belyste

paa uhyggelig Maade, hvilken Letsindighed der ofte udvises paa Soen.

— Paa Soen er alt tilladt, sagde en gammel Søulk, der overværede Forhøret, bittert. Og han havde Ret.

Det fremgik af Forhøret, at ingen af de Ombordværende i Motorbaaden kendte til Lanternefønings-Reglerne eller til virkelig Navigering.

Chauffør Anders Østergaard, den eneste af Motorbaadens Besætning, der overlevede Ulykken, havde, da han blev arbejdsløs, købt Motorbaaden for 375 Kr. for at søge at slaa sig igennem som Fisker.

Baaden førte ikke Lanterner af nogen Art. Kun en Flagermuslygte, som stod paa Motorhusets Tag, og som først i sidste Øjeblik blev synlig for »Anø«s Fører.

Begivenhederne udviklede sig paa Sekunder. »Anø« var kun 25—50 m fra Motorbaaden, da Baaden første Gang blev observeret.

Ulykken vil forhaabentlig virke som en alvorlig Advarsel overfor de mange »Fiskere« og »Søfolk«, der i Mørkets Timer ligger og roder i vore Farvande, ofte uden Lys af nogen som helst Art.

Førerne af de indenlandske Rutebaade har i lange Tider klaget over den ganske urimelige Risiko, disse »Mørkesejlere« udsætter Skibsfarten for.

Men endnu har Klagerne ikke hjulpet.

Den argentinske Peso's Stigning

Fra La Plata meldes, at det betydelige Opsving i Eksporten, som har fundet Sted i den senere Tid, har begunstiget Pesoens Stilling til Pund Sterling. Tidlig i August gik der 18/15 Pesos til et Pund, en Maaned senere 17/85 og alter omkring en Maaned senere 17/55. Hvis Kornpriserne holder sig og Høstudsigterne fortsætter favorable, er der Sandsynlighed for yderligere Bedring. Dette betyder, at Redernes Udgifter omregnet i Pund Sterling bliver meget højere, en Faktor, som man maa tage Hensyn til i sine Fragtkalkulationer.

En Flaskepost drevet fra Jan Mayen til Skotlands Vestkyst

En Flaskepost, som blev kastet over Bord fra »Arandora Star« ved Jan Mayen den 21. Juli 1934, er den 5. September i Aar fundet to Sømil fra Kyle of Lochalsh ved den skotske Vestkyst. Sagen har vakt stor Interesse i det engelske meteorologiske Institut, hvor man mener, at denne Flaskepost har Betydning til Belysning af Strømførholdene i denne Del af Atlanterhavet.

»Neptun«s Forlis

Det er kun ganske sparsomme Efterretninger, der indløber til Firmaet Alb. E. Boye & Co., Marstal angaaende »Neptun«s Forlis.

Firmaet har fra Exeter modtaget et Telegram, i hvilket det meddeles, at foruden »Neptun« er 6 andre Skibe forlist ved Sydysten af Blacktickle.

Telegrammet oplyser, at der har raset en voldsom Storm ved Kysten, og det ligger derfor nær at antage, at »Neptun«s Forlis er sket under en saadan.

11 Mand reddet fra en strandet Skonnert

Den 3-mastede Skonnert »Estonia« af Mariehamn, der var paa Vej fra Hernösand til England med Trælast, strandede Søndag Morgen ved 5-Tiden ud for Ørskær. Det lykkedes senere Redningsbaaden »Ørskær«, der var gaaet ud til Assistance og havde opholdt sig i Nærheden af Havaristen i halvandet Døgn uden at kunne komme ind til »Estonia«, at redde hele Besætningen paa 11 Mand velbeholden ind til Øregrund, hvorfra den rejste videre til Stockholm.

23 Mand druknet

Den sovjetrussiske Skonnert »Krestyanka« er sunket under et voldsomt Uvejr. De Skibe, der ilede til Hjælp, kom for sent til at redde Besætningen paa 23 Mand.

Ung Styrmand skyllet over Bord og druknet i Østersøen

Overbetjent *Serridslev*, Kerteminde, har modtaget Telegram om, at hans Søn i Mandags var skyllet over Bord i Østersøen fra Damperen »Johannes«, tilhørende J. Lauritzens Rederi, hvor han gjorde Tjeneste som 2. Styrmand og Telegrafist.

Skibsfører Knud Lauritzen oplyser, at den triste Ulykke skete under den forrygende Storm i Mandags, medens Skibet befandt sig i Østersøen paa Rejse fra England til Finland. Stormen har forsinket Skibet i den Grad, at det først i Løbet af Torsdagen naaede finsk Havn, og Kaptajnen satte sig da omgaaende i telegrafisk Forbindelse med Rederiet.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Efter at Italien nu ogsaa har devalueret Liren, synes Valutaforholdene efterhaanden at trække sig i Lave. Baade i Frankrig og Italien er der i Forbindelse med Devalueringen indført visse Lempelser i forskellige Kvotabestemmelser, hvilket er et Skridt i den rigtige Retning. Vejen tilbage til Forholdene, før den store Krise satte ind, er dog lang, og et Spørgsmål er det, om Verden nogensinde vender tilbage til de gamle Folder. Forstaaelsen af Nødvendigheden og Viljen til en Likvidering af en Række af de Toldskranker, Kvotaordninger o. s. v., der i de sidste 5—6 Aar har redet Verdenshandelen som en Mare, er utvivlsomt til Stede i store og indflydelsesrige Kredse, men man maa ikke være blind for, at en Række af de indførte Foranstaltninger kan have vokset sig saa fast i de enkelte Slaters økonomiske Tilværelse, at en Ophævelse vil medføre saa svære Rystelser i Erhvervslivet, at en Forandring forbyder sig selv.

Udviklingen paa Fragtmarkedet har iøvrigt i den forløbne Uge været tilfredsstillende. I en Række Trades klages der ganske vist over manglende Resultater, men heldigvis skyldes dette ikke svigtende Interesse fra Befragternes Side, men kun den Kendsgerning, at Rederne nu føler, at de har et fast Greb om Markedet og derfor mener, at en afventende Politik vil være det bedste for deres Interesser, og de nye Rekorder, der er opnaaede i en Række Trades, synes at give Rederne Medhold i denne Betragtning.

Forholdene paa de enkelte Markeder er iøvrigt i det store og hele uforandrede. River Plate betalte mellem 3/- og 4/- Præmie for tidlige Baade til Europa. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er Raterne ogsaa steget noget. Up River/Japan noterer 20/-, og Up River/U.S. Atlantic indikerer 26/-. Australien viste livlig Interesse for Tonnage for ny Høst Lastning til omkring 1/- over Minimalraten, men Rederne er reserverede, hvorfor Befragtingernes Antal kun er ganske ringe. Det tredie store Kornmarked, St. Lawrence, var livligt, men Tilgangen paa Tonnage er all for stor til, at der kan gennemføres noget Tillæg til Minimalraten. Flere Redere har iøvrigt foretrukket at sende deres Baade ud paa den lange Ballastrejse til Nordpacific fremfor at tage de fra St. Lawrence gældende Rater.

Paa de øvrige Markeder er Ratestigningen fra Nordpacific til Europa paa fio. Basis det mest markante Træk. Niveauet sidste Uge laa paa omkring 28/-. Denne Ratesteg til 28/6d. til p.p. U.K., og igaar rapporteredes endelig en Slutning til 30 - til 2 Havne Bristolkanalen. Man skal mange Aar tilbage i Tiden, før man finder lignende Rater betalt. Transpacific har betalt £ 6,000:- fra B.C. til Kina for 500,000 Cbft. Bale Baade, hvilket ogsaa er et pænt Tillæg til sidst betalte Rater.

Østens Markeder er faste. Soyabønner fra Dalny er sluttet til 28/3d. for Novbr., men der kan antage-

lig opnaas 28/9d. for næste Baad for Novbr. Lastning, og endnu højere Rater mener man vil være opnaaelige for Decbr./Janr. Lastning. Ris fra Saigon har betalt 30/3d. for Novbr./Decbr., hvilket kan gentages, selv om Markedet ligger noget roligere paa Grund af Rygter om Indførelsen af Maximalpris i Frankrig paa Ris. De indiske Markeder har taget yderligere Tonnage for Hvede fra Karachi til U.K. til omkring 26/3d., men yderligere Baade søges til omkring 26/6d. Kerner fra Madraskysten noteres uforandret i 32/-, men hidtil har Befragterne ikke faaet Tonnage til denne Rate.

Paa de øvrige oversøiske Markeder har Begivenhederne ikke været store. Cuba/U.K. har betalt 16/- for 5,000 Tonner Novbr. Lastning. Det nordamerikanske Marked er roligt, men Raterne ligger noget fastere for de enkelte Forretninger, der noteres. Det er iøvrigt stadig Scrapjernslasterne, der er dominerende i de forskellige fra New York kommende Fragt-noteringer. Raten ligger omkring 15/- fra Northern Range til 1 Havn U.K.

Paa de europæiske Markeder savner man stadig Donau, hvilket skyldes Valutaforholdene. Forholdene trækker sig dog forhaabentlig snart i Lave igen. Sortehavet har til Gengæld været særdeles aktivt. Russerne har sluttet Tonnage for Kul til Adriaterhavet til 12/., til U.S.N.H. til 17/6d. for Okt. Lastning og til 16/6d. for Novbr./Decbr. Lastning, og for Oliiekager til Danmark har de maattet betale 19/6d. for Novbr. Lastning. Alexandria har betalt 19/6d. til 2 Pladser London River, og for 3000 Ts. Ris til Rotterdam maatte Befragterne betale 11/6d. De øvrige Middelhavsforretninger var ogsaa vel hævdede, men paa Grund af de stærkt varierende Belingelser kan Gennemsnitsrater vanskelig nævnes. Bona/Middlesbro sluttedes uforandret til 11/6d. for stor Baad, Sfax/Aberdeen betalte 12/6d. for Fosfat, og Algiers/Workington gik til 11/-.

Trælastmarkederne har nu ikke saa lang Tid igen. Markederne er jævnt aktive paa Basis af et Rateniveau lidt over Minimalraterne.

Paa Timechartermarkedet har der været ret livligt i den forløbne Uge. Westindia Markedet har taget en Række Skibe paa indtil 6 Maaneders Charter. Raterne har været noget varierende med f. Eks. \$ 1,15 betalt for 6,200 Tonner for 4/6 Maaneder, hvorimod 3,500 Tonner rapporteres sluttet for lignende Periode til omkring \$ 1,10. Der synes i Øjeblikket at være indtraadt en Pause, men for moderne 5,000 Tonnere kan der dog stadig slutes til omkring \$ 1,10 for kortere Periode. For stor Tonnages Vedkommende er det mest bemærkelsesværdige Afslutningen af 7,300 Tons Damper for 2 Aars Timecharter, Levering River Plate Febr. 1937 til £ 1,300:-. Flere moderne Diesellaade paa omkring 8,000 Ts. rapporteres sluttede for 9/12 Maaneder til omkring 5/-, Levering og Tilbagelevering Europa.

Den 26-aarige Vilhelm Serridslev opholdt sig paa Dækket og blev taget med over Bord af en mægtig Bølge, der pludselig slog ind over Damperens Bro. Da man endelig opdagede, at Søen havde krævet en Mand, var det umuligt at foretage noget Redningsforsøg paa Grund af den oprørte Sø, og Skibet fortsatte derfor til Finland.

Skibsrederen belegnede den forulykkede unge Mand som en af de flinkeste og dygtigste i Rederiets Tjeneste, hvor han ansattes i 1932. Serridslev var gift og efterlader sig sin unge Hustru og et lille Barn.

Lohals-Skonnert paasejlet

Natten til Fredag er Motorskonnerten »Fremad«, Kaptein Frandsen, paasejlet, da den befandt sig i Farvandet ud for Kalundborg Fjord.

Styrmand Georg Petersen stod til Rors, da han saa 2 Skibe komme fra Syd. Han holdt til Styrbord, og det samme var Tilfældet med et af de nordgaaende Skibe. Det andet blev derimod ved at vise grøn Lanterne. Til sidst naaede de to Skibe saa nær paa hinanden, at en Kollision var uundgaaelig, og med et Brag tørnede de to Skibe sammen. »Fremad« fik ved Paasejlingen betydelig Skade.

Dansk Fiskefartøj bjærgede hollandsk Kutter

Den danske Fiskekutter »Johanne Madsen« af Frederikshavn (lilh. L. A. Madsen, sammesteds) har bugseret den hollandske Kutter »Trucojo (Y. M. 201) ind til Grimsby. »Johanne Madsen« mødte »Trucojo«, der havde faaet Motorstop midt ude i Nordsøen, 125 Sømil NE. til E. ½ E. fra Spurn Head og slæbte den i Havn.

Skib søgt for 15 Kr.

I Sommer blev der holdt Tvangsauktion over Motorskibet »Gamma« der laa i synkefærdig Tilstand i Stubbe-købing Havn. En Bank fik som ufyldestgjort Panthaver Skibet udlagt for 1,600 Kr. plus Omkostninger, der beløb sig til flere Hundrede Kroner.

Skibet blev taget paa Bedding, men det viste sig haabløst at reparere det. Banken solgte da den forholdsvis nye og gode Motor og udbød Skibet til Salg til Ophugning. Men der gik Maaneder, uden at der meldte sig nogen Køber.

Først for et Par Dage siden dukkede en behjertet Mand op. Han bød 15 Kr., betalte kontant og fik højtideligt overdraget Skibet, der nu forvandles til Pindebrænde.

S.S. »Elsborg« solgt til Finland

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har i disse Dage solgt sit ældste Skib, Damperen »Elsborg«, for 8,500 Pund Sterling. Køberne er hjemmehørende i Finland. Overtagelsen finder Sted efter Doksælning i Danmark i November.

»Elsborg« er paa 2,440 Tons d.w., bygget i Kiel i 1907.

2½ Maaned undervejs over Allanten

Fra den norske Skonnert »Gad«, der var betragtet som forlist i Atlanterhavet i Sommer, men som fornylig kom frem til Halifax efter en Rejse fra Sunderland i England paa 2½ Maaned, er der nu kommet en Rapport fra Kap-tajnen. Det hedder heri, at den lange Rejse udelukkende skyldes Vindstille, der forfulgte Skonnerten, lige fra den passerede Hebriderne, til den naaede Lodsstationen ud for Halifax. I over halvanden Maaned drev Skibet omkring praktisk talt uden Styring. Under Vejs passerede man 3—4 Skibe, men de var saa langt borte, at de ikke kunde se »Gad«s Signaler med Anmodning om at blive rapporteret. Da man omsider fik Landkending ved Newfoundland, viste det sig, at de Observationer, man havde taget under den haabløse Drift, stemte paa Minuttet.

Omtrent saamtidlig fik man en Damper i Sigte. Det viste sig at være den danske Damper »Betty« af Eshjerg. »Gad« modtog med Tak den danske Baads Tilbud om at blive rapporteret.

Takster og Afgifter for Benyttelse af Sovjetunionens Havne

Søfartskommissariatet for U.S.S.R. har udstedt 3 Forordninger vedrørende Afgifter i Unionens Havne:

- 1) Forordning vedrørende Takster for Benyttelse af Slæbebaade og Flydekraner, Forsyning af fersk Vand, Dykkerarbejde og sanitære Forholdsregler.
- 2) Forordning vedrørende Agenturkommission for udenlandske Skibe.
- 3) Forordning vedrørende Skibs-, Ladnings- og Lodsafgifter.

En dansk Oversættelse af ovennævnte Forordninger er tilgængelig for interesserede ved Henvendelse til Udenrigsministeriet, Erhvervskontoret.

Maskinisteksamen

Ved de i Efteraaret afholdte Maskinisteksaminer har Eksamensresultatet været følgende:

Til *Haandværksproven* indstillede sig 37 Eksaminander, som alle bestod.

Til *den almindelige Maskinisteksamen* i Eshjerg indstillede sig 23 Eksaminander, som alle bestod.

Aarsberetning

Danske Navigatorers Bibliotek har udsendt deres Aarsberetning for 1935—36.

Danske Navigatorers Bibliotek der traadte i Virksomhed den 12. Juli 1919 raader nu over en Bogsamling paa 9376 Bind. Bogsamlingen er i Aarets Lob forøget med 323 Bind. Udlaanet fra København har udgjort 9510 Bind mod 9431 i Fjor, heri ikke medregnet den betydelige Udveksling af Bøger, der finder Sted mellem Skibene i fremmede Havne samt navnlig ved Filialerne i Eshjerg, Marstal og Buenos Aires. Af Udlaanet var 740 Bind Faglitteratur, omfattende Rejsebeskrivelser, Navigation, Sømandsskab, Skibsbygning, Meteorologi og Radiotelegrafi m. m.

Der var i September d. A. udlaant 5311 Bind fra Bibliotekets Hovedsæde i København, dels til Navigatorerne og dels til Filialerne i Svendborg, Eshjerg, Marstal, Korsør,

Helsingør, New York og Buenos Aires. I Marstal har Udlaanet udgjort ca. 2500 Bind, i Korsør 40 og af de andre har navnlig Eshjerg haft stort Udlaan. I Buenos Aires er der i det forløbne Aar udlaant 328 Bøger i 19 forskellige Skibe. Saa det samlede Udlaan til Navigatorerne har udgjort langt over 12.000 Bind.

Bibliotekets Hovedsæde er i København, hvor Bibliotekaren fhv. Skibsfører F. F. Carstens, leder den daglige Drift under Formandens Tilsyn, medens i Korsør Havnemester Hjort Jensen, i Helsingør Havnemester E. L. N. Skotte, i Marstal Havnemester R. M. Jensen, i Eshjerg Forvalter i D.F.D.S. N. H. Thygesen, i Aalborg Navigationsbestyrer Gustavsen, i New York Superintendenten ved Skandinavien Amerika Liniens Dok, i Vancouver Pastor Clemens Sørensen og i Buenos Aires Hr. Carlos O. Cronfelt, venligst har paalaget sig Udlaanet.

Bibliotekets Bestyrelse bestod i det forløbne Aar af Skibsførerne S. V. Prip og E. Salomonsen 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 Skibsførerforening og Styrmandene J. Kastrup-Olsen, H. S. Hammer, E. A. Bang og H. J. Christiansen for dansk Styrmandsforening. Formand i Bestyrelsen samt Kasserer er Navigationskolebestyrer Th. P. Funder og Næstformand er H. J. Christiansen.

Biblioteket har atter i Aar modtaget et Statstilskud paa 1400 Kr., og desuden modtaget Støtte fra Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Dampskibsrederiforening, Skrikes Stiftelse og de nautiske Foreninger.

»Frederik VIII« til Blyth

Efter at der i nogen Tid har været forhandlet til forskellig Side om »Frederik VIII«s Bugsering til Ophuggingsbeddingen i Blyth, anses det i Øjeblikket for mest sandsynligt, at Skibet vil komme til at gaa over Nordsøen for sin egen Maskinkraft.

Der har dog været indhentet Tilbud bl. a. fra Svitzers Bjergningsentreprise om Bugseringen.

»Frederik VIII«s Afsejling fra København ventes at finde Sted omkring Midten af November.

Lossekonflikt i Randers

Losningen af to Motorgalenser, »Iris« og »Svalen«, der var ankommet med Oliekager til Jydsk Andels Foderstofforretning i Randers, blev i Fredags standset af Arbejderne, som nægtede at fortsætte med Losningen under den Form, hvorunder den foregaar. Det drejer sig om en Strid mellem Skibene og Ladningsmodtagerne om Fortolkning af en Paragraf i Certepartierne.

Den gaar ud paa, at Skibene leverer Sækkene med Oliekager paa Kajen, hvorefter Arbejderne ifølge »Jyllandsposten« løfter dem hen paa Vægten og derfra op paa Vognene. Det gik, saa længe Oliekagerne har været pakket i Sække paa 40 kg, men de to nævnte Ladninger er pakket i Sække paa 120—130 kg, og derfor vilde Arbejderne ikke godkende denne Ordning.

Fragtskema ophæves

Tramp Committee har ophævet Minimum-Skemaet for Kul og Koks fra U. K. og nordlige Kontinental-Havne til St. Lawrence Floden, Halifax eller St. John, N. B. Annuleringen træder i Kraft straks.

Dr. H. H. Blache holder Foredrag i England

Dr. techn. H. H. Blache opholder sig i disse Dage, i sin Egenskab af Dieselmotor-Ekspert, ved Harland & Wolffs Skibsværft i Belfast. Harland & Wolff er som bekendt Indehaver af Licens til Bygning af B. & W.-Motorer i Storbritannien. Den 20. Oktober skal Dr. Blache holde et Foredrag i London i »Institute of Naval Architects«, og i de paafølgende Dage skal han deltage i en Oliekonference ligeledes i London.

Smørret er atter indført i Marinen

Da det nye Kostreglement for Handelsflaaden i Sommer indførte Smør i Stedet for Margarine i Forplejningen paa Skibene, gav det Anledning til nogle Kommentarer, at Marinen ikke straks fulgte med i Reformen. Det sker nu.

Det er snart 40 Aar siden, at Flaadens Folk maatte til at spise Margarine. Det var Admiral Middelboe, der som Marineminister indførte Margarine, og Admiralen blev ikke just populær paa denne Bestemmelse.

Hellerup Kulimport A/s

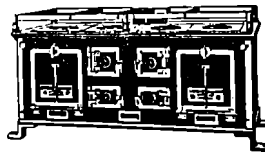
TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

Odense Havns Takster

Odense Havne- og Kanaludvalg har fremsat nyt Forslag om Takster, der vil medføre en aarlig Mindreindtægt for Havnen paa ca. 20,000 Kr. I Forslaget til nye Havne- og Brotakster var enkelte Varer blevet omposteret, og der var foretaget Nedsættelse af Afgiften for en Del Varer. Havne- og Brotaksterne sidste Aar gav en Indtægt paa 1,151,000 Kr.

Havne- og Bropenge i Odense Havn er gennemgaaende højere end i andre fynske Havne.

Devalueringen og Strejkerisikoen

The Baltic and International Maritime Conference gør opmærksom paa, at Devalueringen af Francen for Skibsfartens Vedkommende let kan føre til Vanskeligheder med Arbejderne i franske Havne og muligt nye Strejker. Rederne løber derfor alvorlig Risiko for Forsinkelser, dersom de sædvanlige Strejkeklausuler indføres i Certepartierne.

En lignende Situation opstod i 1926 under den engelske Kulstrejke. Denne blev saa langvarig, at ingen Befragtning kunde afsluttes uden at Befragterne selv overtog Strejkerisikoen. Dette skete ved Indførelse i Certepartiet af en Klausul om, at Lastning og Losning skulde ske uafhængig af Strejken. Samtidig udelod man den almindelige Strejkeklausul. I franske Havne er der maaske ikke Fare for en almindelig Strejke, men snarere lokale Arbejdsnedlæggelser af kortere Varighed og en almindelig Forsinkelse af Lastning og Losning paa Grund af den efter saadanne Strejker sædvanligvis følgende Tonnageophobning. Disse Forhold maa Rederne derfor tage i Betragtning ved Fragtkalkuleringen.

Knud Andersens nye Bog

Knud Andersen: Højvande ved Dover er udkommet hos Gyldendal. De fleste vil kalde Bogen en spændende Skildring af en livfarlig Rejse, gennemført af en enkelt Mand og to Kvinder i en lille Sejlbaad fra Havn til Havn ved Englands stormfulde Kyst, og det er den, og en Rejse gennem Englands storslaaede Natur baade ved Wysten og i det Indre med Besøg i store Byer, Landsbyer, Kulminer, Fabrikker etc., mens en anden Gruppe af Læsere, og det er vistnok dem, Knud Andersen selv vil være gladest for, vil finde, at Bogen tillige er en Nøgle til engelsk Sind.

Gamle og unge, Mænd og Kvinder, Slidere, Driverter, Millionærer, Søfolk, Missionærer og Rejsende fortalte Knud Andersen med en Aabenhjertighed, han ikke havde ventet at møde i det «stive og kølige» England, hvad der laa dem paa Hjerte. Derfor er Bogen ikke blot blevet Beskrivelsen af en spændende Sejlads med eventyrlige Landgangsture, men et Eventyr bag Ansigtens reservede Masker.

»Højvande ved Dover« har en Mission: Den bygger Bro,

og den vil blive slugt — den har det rigtige i sig, og ikke mindst blandt Søens Folk vil den finde taknemmelige Læsere.

Amerikas første Frihavn aabner 1. November

Den første Frihavn i U. S. A. paa Staten Island, New York, aabner den 1. November. Det er et Arbejde, der har kostet næsten 1 Mill. Dollars at fuldføre, Arealet er 8 acres stor, men der er ikke Tvivl om, at Fordelen ved Frihavnen rigeligt er Udgifterne værd.

Dansk Fiskekutter i Sænk i Nordsøen

Den danske Fiskerkutter »Nordlyset« havde tidlig Mandag Morgen i Nordsøen 130 Somil fra Spurn en Kollision med den tyske Trawler »Venus«. »Nordlyset« gik straks til Bunds. Besætningen, der bestod af tre Mand, kom om Bord i »Venus« og er blevet landsat i Grimsby.

PERSONALIA

Skibsmægler A. Schmidt, der har bestyret J. Lauritzens Mæglerforretning i Esbjerg i godt 15 Aar, er fra 1. Oktober i Aar blevet Eneindehaver af dette Firma, der fortsættes uforandret under Firmaanavn J. Lauritzen's Eftf.

Skibsmægler Schmidt fik for 4 Aar siden Autorisation som statsautoriseret Skibsmægler. Sv.—

Jubilæum

Maskinmester Hugo Theobald Hougan fejrede 12. Oktober 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i D.F.D.S.'s Tjeneste.

Maskinmester Hougan ansattes 1911 som Maskinassistent i »Hellig Oav«. Aaret efter blev han forfremmet til Undermaskinmester, og fra 1. Oktober i Aar til Førstemester.

Han gør for Tiden Tjeneste i Bugserbaaden »Tunø«.

Udnævnelse

Til administrerende Direktør for »Finnboda Varv« i Stockholm er anlagt Ingeniør Chr. R. Hansen fra Helsingør. Han skal overtage Stillingen den 1. Januar 1937.

Dødsfald

Skibsinpektør *Gustav Meyer*, D.F.D.S., er afgaaet ved Døden efter nogen Tids Sygdom, 60 Aar gammel.

Skibsinpektør Meyer begyndte sin Karrière i Selskabet som Styrmand for 25 Aar siden og sejlede dengang med Amerikabaadene. I 1927 blev han Skibsfører og i 1931 Skibsinpektør.

Han var en yderst dygtig og samvittighedsfuld Mand og hørte til Selskabets mest betroede Funktionærer, afholdt af alle, han kom i Forbindelse med.

POSITIONSLISTE PR. 13. OKTOBER 1936**A**

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 4.10.
s.s. *Aalborghus* afg. Kbhvn. 15.10. til Aalborg.
s.s. *Aarhus* afg. Kbhvn. 15.10. til Aarhus.
s.s. *Aaro*, Thomsen, ank. Kbhvn. 13.10.
s.s. *Aase* ank. London 9.10.
m.t. *Aase Mærsk* afg. København 2.10. til Corpus Christi.
s.s. *Absalon* pass. Helsingør 7.10. p. R. t. Haukipudas.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 12.10.
s.s. *Agnete* afg. Gdynia 5.10. til Danzig.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Swansea 1.10. til Montreal.
s.s. *Alabama* pass. Dover 4.10. p. R. t. Buenos Aires.
s.s. *Alexandra* ank. Esbjerg 6.10., afg. Esbjerg 16.10. til Grimsby.
s.s. *Alfa* pass. Beachy Hd. 9.10. p. R. t. Las Palmas.
s.s. *Algarve* afg. Algiers 12.10. til Lisbon.
s.s. *Alice* afg. Danzig 9.10. til London.
m.s. *Almena* afg. Port William 3.10. til Liverpool.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Marseilles 11.10. udg.
s.s. *Alssund*, P. L. Hansen, pass. Belle Isle 8.10. p. R. t. Montreal.
s.s. *Amalienborg* pass. Kbhvn. 10.10.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. Cowo 11.10. hjg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Marseilles 3.10. til Haifa.
s.s. *Anna* pass. Hanstholm 8.10. p. R. t. Aarhus.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 29.9. p. R. t. Cebu.
m.s. *Annam*, Wolf-Jørgensen, afg. Dakar 12.10. til Sydney udg.
s.s. *Anne* pass. Dunnet Hd. 27.9. p. R. t. Kingsport.
s.s. *A. P. Bernstoff* afg. Esbjerg 17.10. til Antwerpen.
m.s. *Argentina* ank. Buenos Aires Rds. 8.10.
m.s. *Arizona* ank. Santos 5.10.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. København 6.10. til Leningrad.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 7° 01' S. 177° 34' V. 8.10. p. R. t. Adelaide.
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Kbhvn. 11.10.

B

s.s. *Beira* i Kbhvn.
s.s. *Bellona* afg. Nakskov 7.10.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Talcahuano 2.10. til Libertad.
s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 13.10.
s.s. *Bertha* ank. Aalborg Skibsværft for Reparation.
s.s. *Bes* pass. Ushant 12.10.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Puerto Tarafa 22.9. til London.
s.s. *Betty* ank. Esbjerg 4.10.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, forv. ank. Huelva 12.10.
s.s. *Birgitte* afg. London 9.10. til Bremen.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Lorient 10.10.
s.s. *Bodil* afg. Bordeaux 7.10. til Las Palmas.
m.s. *Bornholm*, P. Petersen, ank. Lagos 7.10.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Middlesbrough 12.10. til Antwerpen udg.
s.s. *Bothal*, fung. L. Pedersen, afg. Methil 10.10. til Kbhvn.
s.s. *Brasilien* pass. Dover 6.10. p. R. t. Bergen og Kbhvn.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Sorel 30.9. til Antwerpen.
s.s. *Brelland*, L. P. Hansen, afg. Dunston 10.10. til Kbhvn.
s.s. *Britta* pass. Havre Rds. 3.10.
s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. Methil 12.10.
s.s. *Brynhild* ank. Middelfart 13.10.

C

m.s. *California* ank. Aarhus 6.10.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas 12.10. til Panama Kanal udg.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Armuelles 27.9. til Vancouver.
s.s. *Carmen* afg. København 7.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. 10. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	53,00
NEWYORK.....	458,00	AMSTERDAM.....	243,75
BERLIN.....	183,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,05	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	105,40	PRAG.....	16,40
ROM.....	25,00	WARZAWA.....	86,00

m.l. *Caroline Mærsk* afg. Göteborg 15.9. til Corpus Christi.
 s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 6.10.
 m.s. *Chasline Mærsk* afg. Buenos Aires 8.10. til New York.
 s.s. *Christiansborg* pass. Svino 12.10.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Campana 20.10.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Aalborg 8.10. til New York.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, ank. Christobal 6.10.
 s.s. *Cimbria* ank. Rouen 9.10.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Antwerpen 10.10. til Immingham.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, ank. Rotterdam 10.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Cardenas 30.9.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Rotterdam 13.10.

D

s.s. *Dagmar* afg. London 9.10. til Nyborg.
 s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Dania* pass. København 12.10. p. R. t. Reykjavik.
 m.s. *Danmark*, Hjernerum, ank. Rotterdam 13.10. udg.
 m.s. *Danmark* afg. Portfleet 9.10. til Aruba.
 s.s. *Delaware* ank. Wilmington (N. C.) 4.10.
 s.s. *Dorrit* ank. Julianehaab 29.9.
 s.s. *Douro* i Kbhvn.

E

s.s. *Ebba* ank. Malta 5.10.
 s.s. *Ebro* i Kbhvn.
 s.s. *Edith* afg. Liverpool 9.10. til Cardiff.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Antwerpen 6.10.
 s.s. *Effie Mærsk* pass. Lodingen 8.10.
 s.s. *Egholm* ank. Manchester 8.10.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Antwerpen 9.10.
 s.s. *Elisabeth* pass. Brunsbüttel 7.10.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Murmansk 28.9.
 s.s. *Ellen* ank. Clyde 8.10.
 s.s. *Ellensborg* pass. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Elsborg* ank. Gdynia 12.10.
 s.s. *Else* ank. London 8.10.
 s.s. *Emanuel* ank. Garston 28.9.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Rimouski 5.10. til London.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Trinidad 2.10. til Buenos Aires.
 s.s. *England* ank. Odense 12.10.
 s.s. *Energi* afg. Malmö 10.10. til Kotka.
 s.s. *Enigheden* afg. Loctudy 10.10. til Boness.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. London 11.10. ligg.
 s.s. *Erik Boye* afg. Casablanca 22.10. til Bathurst.
 s.s. *Erindring* ank. Rudkøbing 11.10.
 s.s. *Erna* afg. Rio Janeiro 4.10. til Hamburg.
 s.s. *Estland*, W. Rasmussen, afg. Rouen 9.10. til Middlesb.
 s.s. *Ester* pass. Hirtshals 8.10. p. R. t. Bristol.
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, afg. Port Talbot 13.10.
 s.s. *Estrid* afg. Dakar 3.10.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 10.10. ligg.

F

m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Fremantle 12.10. til Adelaide udg.
 s.s. *Flora* ank. Kbhvn. 24.9.
 s.s. *Flynderborg* pass. Kbhvn. 12.10.
 s.s. *Fredensborg* ank. Lisbon 13.10.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Cardiff 14.10.
 s.s. *Freja* ank. Poole 1.10.
 s.s. *Frigga* afg. Esbjerg 16.10. til Grimsby.
 s.s. *Frode* afg. Porsgrund 9.10. til United States.
 s.s. *Fylla* ank. Bjørneborg 4.10.

G

s.s. *Garonne* i Kbhvn.
 s.s. *Georgia* ank. New York 6.10. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Gerd* afg. Haifa 5.10. til London.
 s.s. *Gerda* ank. London 8.10.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Huelva 9.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Los Angeles 1.10. til Hongkong.
 s.s. *Gorm* afg. Preston 8.10. til Garston.
 s.s. *Grete* ank. Helsingør 4.9.
 s.s. *Grønland*, Chr. Sørensen, afg. Frederikshavn 8.10. til Murmansk.
 s.s. *Gudrun* pass. Beachy Hd. 8.10. p. R. t. Haifa.
 s.s. *Gunhild* pass. Spurn Hd. 9.10.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. London 5.10.
 s.s. *Gyda* ank. Immingham 8.10.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Archangel 10.10. til Birkenhead.
 s.s. *Hafnia* afg. Rotterdam 12.10. til Methil.

s.s. *Halfdan* ank. Windau 13.10.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Kotka 10.10. til Hull.
 s.s. *Hans Broge* afg. Kotka 26.9. til Leningrad.
 s.s. *Hans*, From, afg. Odense 14.10.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Oran 3.10. til Alexandria.
 s.s. *Harald* ank. Odense 11.10.
 s.s. *Harriet* pass. Beachy Hd. 4.10. p. R. t. Nice.
 s.s. *Hebe* ank. Kbhvn. 1.10.
 s.s. *Helene* ank. Kotka 7.10. p. R. t. London.
 m.s. *Hlenning Mærsk* afg. Los Angeles 23.9. til Wellington.
 s.s. *Henry Tegner* ank. Gdynia 30.9.
 m.s. *Herdis* pass. Ushant 8.10.
 s.s. *Hertha Mærsk* ank. St. Nazaire 4.10.
 s.s. *Hilde* ank. Port Williams 7.10.
 s.s. *Hindsholm* ank. Swansea 8.10.
 s.s. *Hroar* afg. Kbhvn. 15.10. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Amsterdam 7.10. til Gdynia.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Los Angeles 9.10. til Seattle udg.
 m.s. *Indien*, Bronier, afg. Buenos Aires 10.10.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Sete 6.10.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. London 9.10. til Aarhus.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Skagen 7.10.
 s.s. *Inger* afg. København 1.10. til Jacobsstad.
 s.s. *Inger Toft* i Dok i Frederikshavn.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, forv. afg. Archangelsk 13.10.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Philadelphia 9.10.
 s.s. *Ivar* ank. Houston 3.10.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Jacob Mærsk* ank. Bayonne 2.10.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Göteborg 8.10. til Paraguana.
 s.s. *Jan*, Jacobsen pass. Ushant 8.10. p. R. t. Huelva.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Singapore 4.10. til Hoilo udg.
 s.s. *Jenny* ank. Immingham 9.10.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Danzig 7.10. til Bayonne.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 3.10. p. R. t. Kirkkonielemi.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Agis Marina 30.9.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamborg 12.10.
 s.s. *Jonna* afg. Rio Janeiro 1.10. til Hamborg.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 3.10. udg.
 s.s. *Julia* afg. Halifax 5.10. til London.
 s.s. *Jægersborg* ank. Nykøbing F. 11.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Port Talbot 8.10.
 s.s. *Karen* afg. Grangemouth 8.10. til Granton.
 s.s. *Karen Toft* pass. Thanø 9.10.
 s.s. *Karla* ank. La Rochelle 1.10. p. R. t. Marans.
 s.s. *Katholm* ank. Danzig 12.10.
 m.s. *Katrine Mærsk* pass. Gibraltar 6.10.
 s.s. *Kentucky* afg. New York 26.9. til Gdynia.
 s.s. *Kirsten* ank. Danzig 1.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk* ank. New Orleans 30.9. p. R. t. Puerto Mexico.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. Aarhus 8.10.
 s.s. *Knud* afg. Swansea 12.10. til Kbhvn.
 s.s. *Kong Haakon* afg. Stettin 13.10. til Kbhvn.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Colombo 6.10. til Djibouti ligg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Oran 8.10. til Caronto.
 s.s. *Laura* pass. Beachy Hd. 28.9. p. R. t. Rio Janeiro.
 s.s. *Laura Mærsk* ank. Mesane 27.9.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Jucaro 1.10.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Leith 6.10.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Quebec 30.9. til Sharpness.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Alexandria 6.10.
 s.s. *Lilleborg* pass. Lødingen 12.10.
 s.s. *Lilian* pass. Gibraltar 6.10. p. R. t. St. Louis (Rhône).
 s.s. *Lily* ank. Blyth 5.10.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, ank. Rouen 10.10.
 m.s. *Luisiana* pass. Dungeness 9.10. p. R. t. Kbhvn.
 m.s. *Lundby*, Lund, pass. Panama 1.10. p. R. t. Immingham og West Hartlepool.
 s.s. *Lynæs* pass. Donnet Hd. 10.9.

M

s.s. *Magnus* ank. Havre 12.10.
 s.s. *Maine* afg. Manchester 10.10. til Antwerpen.
 s.s. *Maja* pass. Skagen 8.10. p. R. t. Stettin.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Aden 11.10. til Singapore udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Leningrad 11.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Huelva 10.10.
 s.s. *Margrete* ank. København 7.10.
 s.s. *Margrethe* afg. Kbhvn. 10.10. til London.
 s.s. *Marianne* ank. Methil 4.10.
 s.s. *Marie Toft* afg. Sevilla 8.9.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Donges 16.9. til Tampico.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Danzig 3.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Hull 5.10.
 s.s. *Marx* pass. Helsingør 2.10. p. R. t. Leningrad.

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 HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere Befragtning og Spedition

s.s. *Maryland* ank. Buenos Aires 3.10.
s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Skagen 6.10. p. R. t. Fredericia,
m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Colombo 11.10. til Penang udg.
s.s. *Minsk* ank. Kbhvn. 12.10.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Rotterdam 10.10.
s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Groningen 9.10.
s.s. *Najaden* ank. Helsingfors 7.10.
s.s. *Nancy* ank. Wiborg 3.10.
s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Liverpool 10.10.
s.s. *Nelly* ank. Rouen 8.10.
s.s. *Nerma* ank. Christiansand 6.10.
s.s. *Nevada* afg. Buenos Aires 27.9. til Kbhvn.
m.s. *Nicoline Mærsk* ank. San Francisco 2.10.
s.s. *Niel Mærsk* afg. Kobe 8.10. til New York.
s.s. *Niobe* afg. London 8.10. til Sete.
m.s. *Nordbo* afg. Dakar 1.10. til Buenos Aires.
s.s. *Nordborg* ank. Grimsby 7.10.
s.s. *Norden* afg. Port de Trema 2.10. til Martinique.
m.s. *Nordfarer* afg. Lorenzo Marques 30.9. til Fremantle.
m.s. *Nordhavet* ank. New York 4.10.
m.s. *Nordhval* afg. Santiago 2.10. til Covenas.
m.s. *Nordkap* afg. New York 29.9. til Buenos Aires.
s.s. *Nordlys* afg. Newport News 17.9. til Buenos Aires.
m.s. *Nordpol* afg. Astoria 24.9. til Hankow.
s.s. *Nordsøen* ank. Rouen 8.10.
m.s. *Normandiet*, K. Petersen, ank. Philadelphia 5.10.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 13.10.
s.s. *Olaf* ank. Danzig 28.9.
s.s. *Olga* afg. Grangemouth 8.10. til Rødbyhavn.
s.s. *Olga S.* afg. Ghent 29.9. til Casablanca.
s.s. *Oluf Mærsk* afg. Norris Arm 30.9.
m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Montreal 8.10.
m.s. *Oregon* pass. Ushant 7.10. p. R. t. Buenos Aires.
s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. København 10.10.
s.s. *Otto Petersen* ank. Swansea 8.10.

P

s.s. *P. Madsen* afg. Dakar 25.9. til Saloum.
s.s. *P. N. Dam* ank. Burntisland 28.9.
m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Manzanatlan 7.10.
s.s. *Paris*, C. O. Larsen, ank. Leningrad 11.10.
m.s. *Peru*, Kragelund, afg. Beira 3.10. til Bangkok hjg.
m.s. *Peter Mærsk* ank. New York 7.10. p. R. t. Cebu.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. 14.10.
s.s. *Paula* afg. Christobal 7.10. p. R. t. Cebu.
s.s. *Polly* afg. København 5.10. til Sundsvall.
s.s. *Primula* i Esbjerg.
s.s. *Prins Knud*, Westergaard, ank. Immingham 9.10.

R

s.s. *Randi* pass. Gibraltar 3.10. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Reval* i København til Beg. af November.
s.s. *Riga* i København til Beg. af November.
s.s. *Rigmor* pass. Hanstholm 8.10. p. R. t. Dunkirk.
s.s. *Rita Mærsk* ank. Archangel 21.9.
s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 12.10.
s.s. *Robert* ank. Tyne 8.10.
s.s. *Rosenborg* afg. Blyth 12.10.
s.s. *Rota* ank. Esbjerg 7.10.

S

s.s. *Saga* ank. Hamborg 11.10.
m.s. *Sally Mærsk* afg. Aden 21.9. til Shanghai.
s.s. *Scandia* afg. Danzig 11.10. til Fecamp.
s.s. *Scandia* afg. Helsingfors 10.9. til Farley.
s.s. *Scotia* afg. Nantes 10.10. til Bremen.
m.s. *Selandia*, Andersen, pass. Mona Islands 2.10. til Hull hjg.

m.s. *Siam*, Nielsen, afg. Galvestontex 8.10.
s.s. *Signe* ank. London 9.10.
s.s. *Sigrid* afg. Frederikshavn 6.10. til Wasklot.
s.s. *Sigrun* afg. Kbhvn. 14.10. til Liverpool.
s.s. *Seine* i Kbhvn.
s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Boodeaux 7.10.
s.s. *Silkeborg* ank. Hull 7.10.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tyne 5.10. til Archangel.
s.s. *Skagerak* afg. Thisted 3.10. til Finland.
s.s. *Skjold* afg. Dunkirk 12.10. til Havre
s.s. *Skodsborg* afg. Kbhvn. 13.10.
s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 11.10.
s.s. *Sonja Mærsk* afg. Kingston (Ja) 25.9.
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Huelva 13.10.
s.s. *Sophie* ank. London 9.10.
s.s. *Stadion II* ank. Kbhvn. 13.10.
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Ghent 11.10. til Huelva.
s.s. *Stella* afg. Port Williams 30.9. til London.
m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Hopewell Va. 9.10. til Aalborg.
m.s. *Stjerneborg* pass. Christobal 2.10.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 10.10.
s.s. *Susan Mærsk* ank. Port Natal 8.10.
s.s. *Svanhild* afg. Gdynia 6.10.
s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 12.10. til Manchester.
s.s. *Svava* ank. Frederikshavn 23.9.
s.s. *Svend Pii* afg. til Nakskov Skibsværft for Reparation.
s.s. *Søborg* ank. Nice 10.10.

T

s.s. *Taarholm* ank. Frederikshavn 1.10.
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. New York 9.10.
m.s. *Tasmania*, Røder, ank. Melbourne 5.10.
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Assens 14.10.
s.s. *Tekla* pass. Fornæs 8.10. p. R. t. Fredericia.
s.s. *Tempo*, Skou, ank. Aalborg 13.10.
s.s. *Tennessee* pass. Dunnet Hd. 25.9. p. R. t. New York.
s.s. *Thyra* ank. Guernsey 5.10.
s.s. *Thyra* afg. Aalborg 8.10. til Leith.
s.s. *Tjaldur* i Kbhvn.
s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 10.10. til Antwerpen.
m.s. *Tongking*, Juul Christensen, ank. Shanghai 11.10. hjg.
s.s. *Tove* ank. Helsingør 30.9.
s.s. *Tovelil*, Bang, ank. Huelva 9.10.
s.s. *Trio*, Svane, afg. Aarhus 14.10.
s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 12.10.
s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 11.10.
s.s. *Tunis* afg. Antwerpen 8.10. til Casablanca.
m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Three Rivers 9.10., derefter Montreal, Port Alfred og New York.
s.s. *Tyr* i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe* ank. Liverpool 10.10.
s.s. *Ulla* pass. Beachy Hd. 6.10 p. R. t. Rio Janeiro.
s.s. *Ulrik Holm* pass. Helsingør 7.10. p. R. t. Helsingfors.
s.s. *Uranienborg* ank. Boston 10.10.

V

s.s. *Valborg* pass. Hanstholm 6.10. p. R. t. Shoreham.
s.s. *Vendia* afg. Hartlepool 11.10. til Svendborg.
s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Aalborg 7.10. til Struer.
s.s. *Viborg* ank. Setubal 11.10.
s.s. *Victoria* ank. Nørresundby 11.10.
s.s. *Vidar* afg. London 7.10.
s.s. *Viola* afg. Bremen 1.10. til Canada.
s.s. *Virginia* afg. Rio Janeiro 24.9. til Kbhvn.

W

s.s. *With. Colding* afg. København 7.10. til Gdynia.
s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. København 10.10.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Casablanca 12.10.

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
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftets

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.

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2003

R A N D E R S

ALFRED CHRISTENSEN

Tigr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole-København

**GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

DANZIG

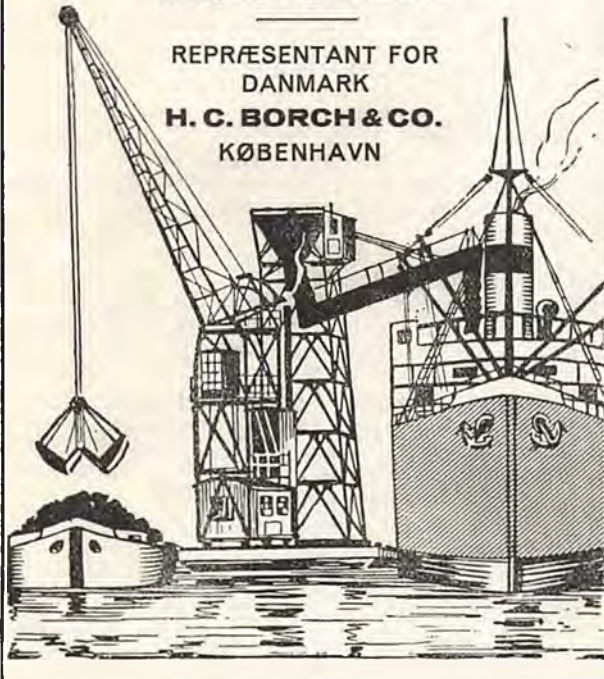
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK
H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN



DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

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 Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje Grøn 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.

52. Aargang.

København 14. Oktober 1936.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Astens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgives 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 Brejde- 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), Afstaude i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2773. Danmark. Rødby Havn Indsejling. Oprensning tilendebragt. Dybde normal. Sømærke genudlagt.
1. Oprensningen af Indsejlingsrenden til Rødby Havn er nu tilendebragt, og Dybden i Indsejlingsrenden er atter normal 4,5 m.
2. Den hvide Stage med Halmvisk paa 54° 39' (06") N. 11° 20' (57") E., ved Yderenden af Rendens W.-Side, er genudlagt.
(E. f. S. Nr. 39/2700 1936.)
2774. Sverige. Ölandsrev Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 41/3026. Stockholm 1936.)
Fyrskibet Ölandsrev paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 35/2394 1936.)
2775. Sverige. Gotland W.-Kyst. Burgsvik. Grund fjernet. Midlertidig Stage flyttet.
(U. f. s. Nr. 41/3028. Stockholm 1936.)
1. 3,5 m Grunden paa 57° 02',51 N. 18° 13',35 E. er fjernet, saaledes at Ledefyrlinien og Løbet er klart indtil 30 m S. for Ledefyrene overet.
2. Den midlertidig udlagte Stage er flyttet til c. 30 m S. for den i (1) nævnte Plads.
(E. f. S. Nr. 26/1737 1936. Kort Nr. 268 og 269.)
2776. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Kappelshamnsviken. Vrag. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 41/3027. Stockholm 1936.)
Vraget af en Prain, hvorfra to Master rager c. 6 m over Vandet, ligger sunket paa c. 57° 50',5 N. 18° 48',0 E., midt i Kappelshamn Fyrs hvide Lysvinkel og c. 900 m N. for Fyret. En Vragprik er udlagt henholdsvis tæt NE. for og tæt SW. for Vraget, og en grøn Lanterne er anbragt midt paa Vraget. — Søfarende advares imod indtil videre at anduvede Stedet efter Mørkets Frembrud.
2777. (T). Sverige E.-Kyst. Lystønder midlertidig slukket.
(U. f. s. Nr. 41/3103. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er for Tiden slukket, men vil snarest muligt atter blive tændt:
Kungsgrund c. 57° 41' N. 16° 56' E. Ölands norra grund c. 57° 29' N. 17° 09' E.

2778. Sverige. Gotska Sandön WNW. Drivende Mine.

(U. f. s. Nr. 41/3104. Stockholm 1936.)

Den 6. Oktober 1936 Kl. 1600. En rødmalet, drivende Mine med 5 Sprænghorn observeret paa c. 58° 25' N. 18° 50' E., c. 12 Sm WNW. for *Gotska Sandön*.

2779. (T). Sverige. Södra Kvarnen. Understen Fyr. Lysstyrkemaalinge.

(U. f. s. Nr. 41/3024. Stockholm 1936.)

I Anledning af nogle Lysstyrkemaalinge vil *Understen* Hovedfyr paa c. 60° 17' N. 18° 55' E. i Tiden fra den 14. Oktober Kl. 0000 til den 19. Oktober Kl. 2400 d. A. et Par Nætter med sigtbar Luft c. 5 Gange hver Nat blive holdt stille, hver Gang c. 4 Min. pr. halv Time. Fyret vil ved disse Lejligheder vise hvidt, fast Lys i fire Sektorer, hver paa c. 9°, og iøvrigt være fornærket.

Bifyret lyser normalt.

2780. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærgaard. Tjarnbådan. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 27/984. Helsingfors 1936.)

Paa *Tjarnbådan* Ledebaakc paa 63° 02' 48" N. 21° 17' 55" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 14 Sm. Fyret, der er overet med *Gåsgrund* Ledefyr paa 63° 05' 07" N. 21° 13' 20" E. i Pejling c. 138°, er synligt i Pejlinger fra c. 134° til c. 142°, altsaa 4° paa hver Side af Overetlinien.

2781. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærgaard. Gåsgrund. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 27/985. Helsingfors 1936.)

Paa *Gåsgrund* Ledebaake paa 63° 05' 07" N. 21° 13' 20" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,4^s, Mørke 0,8^s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret, der er overet med *Tjarnbådan* Ledefyr paa 63° 02' 48" N. 21° 17' 55" E. i Pejling c. 138°, er synligt i Pejlinger fra c. 134° til c. 142°, altsaa 4° paa hver Side af Overetlinien.

Gåsgrund tidligere Baake er nedrevet og erstattet med en firkantet Betonplade, hvis øverste Del er sort og nederste Del hvid.

2782. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Rauma. Suokari Ledefyr forandret.

(U. f. s. Nr. 27/983. Helsingfors 1936.)

Suokari øvre Fyr paa 61° 09' 27" N. 21° 24' 55" E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 14,8 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 100° til c. 106°, altsaa 3° paa hver Side af Overetlinien.

Suokari nedre Fyr paa 61° 09' 39" N. 21° 23' 09" E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1^s, Blink 0,2^s, Mørke 0,8^s. Flammens Højde: 6,4 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 100° til c. 106°, altsaa 3° paa hver Side af Overetlinien.

Fyrene er overet i Pejling c. 103°.

2783. Finland. Finske Bugt. Trångsund. Tapolanlahti. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 40/4344. Berlin 1936.)

a. Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 36' 48" N. 28° 33' 28" E. er flyttet til 60° 36' 48" N. 28° 33' 34" E.

b. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa 60° 36' 44" N. 28° 33' 23" E.

(Kort Nr. 277.)

2784. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Schepolev Fyr. Radiofyr oprettet.

(N. f. S. Nr. 41/4491. Berlin 1936.)

I *Schepolev* Fyr paa c. 59° 59' N. 29° 09' E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 294,4 kc/s (1019 m). Signalet er:

a. Bogstavet L	2 ^m .
b. Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

Under Taage afgives Signalet uafbrudt.

I klart Vejr afgives Signalet 4 Gange pr. Time, ved det 54^m, 0^m, 24^m og 30^m.

(Kort Nr. 277.)

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

2785. (T). Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.
 Fra *Flakfort* vil der fra den 9.—28. November d. A., begge Dage inklusive, om Dagen blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: N. Skudafstand: c. 6 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 500 m.
 Naar Skydning finder Sted vises fra Fortet: International Talstander „7“.
 Endvidere vil der, naar Skydning finder Sted fra *Flakfort*, blive vist følgende Signal under den ene Raanok paa Signalmasterne fra *Middelgrundsfort* og *Dragorfort*: Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle,
 hvilke Signalfigurer hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.
 Signalerne vil blive hejst $\frac{1}{2}$ Time før Skydningens Begyndelse. 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.
Flakfort Fyr: c. 55° 42' N. 12° 44' E.
2786. Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib genudlagt.
 (U. f. s. Nr. 41/3038. Stockholm 1936.)
 Fyrskibet *Malmö redd* paa c. 55° 38' N. 12° 57' E. er atter udlagt paa Station.
 (E. f. S. Nr. 26/1745 1936.)
2787. 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. 40/2771 1936.)
 (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2788. (T). Danmark. Kattegat. Farvandet N. for Hesselø. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 I Tiden 9. November—12. November d. A., begge Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i Farvandet N. for *Hesselø*.
 Skydepladsen begrænses af Breddeparallelernerne 56° 22' N. og 56° 12' N. og af Meridianerne 11° 50' E. og 11° 30' E.
 Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.
 Skibe og Luftfartøjer advares imod i de anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenfor angivne Grænser.
2789. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev. Fyrbaake ommalet.
Sjællands Rev Fyrbaake paa c. 56° 05' N. 11° 13' E. er malet hvid.
 (E. f. S. Nr. 32/2219 1936. Danske Lods, Side 188. Fyr-Fort. Nr. 198.)
2790. Danmark. Limfjorden. Bredhage. Refleksprismer fjernet fra Somærke.
 Refleksprismerne paa den hvide Stage med 2 Halmviske, *Bredhage*, paa 57° 05' (00") N. 9° 59' (51") E. er permanent fjernet.
 (E. f. S. Nr. 13/663 1934. Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods. Side 486. Søm.-Fort., Side 66, Nr. 8.)
2791. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Advarsel.
 Den Indskrænkning af Sejladsen gennem den gamle Jernbanebros nordlige Gennemsejling, der forvoldtes ved Væltningen af Østre Afviserværk, er nu bortfaldet, idet Afviserværket er fjernet saaledes, at der gennem N.-lige Gennemsejling er tilvejebragt en Vanddybde paa 7 m regnet fra D. V.

Det W.-lige Afviserværk er ligeledes fjernet.

Bygningen af den nye Jernbanebro 30 m E. for den gamle Bro nødvendiggor, at Sejladsen i visse Perioder maa henvises til den N.-lige, i andre Perioder til den S.-lige Gennemsejlingsaabning i den gamle Bro.

I de Tilfælde, hvor en Rambuk eller et Uddybningsfartøj spærrer den ene af den gamle Bros Gennemsejlingsaabninger, vil den anden Gennemsejlingsaabning være at benytte.

For større Skibe vil den S.-lige Gennemsejlingsaabning dog kunne gøres fri med nogle Timers Varsel, idet Besked herom i hvert enkelt Tilfælde gives gennem det lokale Lodseri.

I Tilfælde hvor begge den gamle Bros Gennemsejlingsaabninger synes fri, kan den ene Aabning dog lejlighedsvis være spærret ved en Forankringswire eller andet lign. Den paagældende spærrede Aabning vil da være afmærket ved, at der i Aabningen anbringes en Baad med et grønt Flag.

Af Hensyn til Fortøjninger for Rambuksflaade m. v. ved Udførelsen af de nye Bro piller samt af Hensyn til de rammede højtstaaende Pæleværker henvises al Sejlads i et Bælte paa 100 m's Bredde E. for den nuværende Jernbanebro til alene at foregaa i Sejlløbet. Brostedet skal passeres med største Agtpaagivenhed.

Rambukke og Uddybningsfartøjer m. m. vil være afmærket i Henhold til: „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ § 5 (se Havnelods Side 7).

c. 57° 03' N. 9° 56' E.

(E. f. S. Nr. 1/45, 25/1693 og 37/2514 1936. Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 25.)

2792. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,3 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 5,8 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gauseholm Løb*: 2,3 m, i *Svanholm Lob*: 0,5 m og i *Kobberø Lob*: 2,8 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,3 m Dybde over *Havrevlen* og 5,8 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 4,3 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,5 m.

b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 2,5 m.

(E. f. S. Nr. 31/2198 1936).

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2793. Rusland. Hvide Hav. Archangel Anduvning. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1884. London 1936.)

En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa c. 64° 56' N. 40° 07' E., 2,9 Sm 287° fra *Modyvski Bagfyr*.

2794. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Tit Island. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1908. London 1936.)

Paa Baakens Plads paa *Tit Island* paa c. 64° 25' N. 36° 06' E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvid, firkantet Tremmeværkspyramide.

2795. Rusland. Hvide Hav. Mali Jujmui Island. Baake opført.

(N. t. M. Nr. 1909. London 1936.)

En firsidet, hvid, afstumpet Pyramidebaake er opført paa SE.-Enden af *Mali Jujmui Island* paa c. 64° 36' N. 35° 42' E., 5,7 Sm 140° fra *Bolshoi Jujmui Fyr*.

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

2804. Frankrig. Pornic. Pointe de la Noveillard. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 40/2573. Paris 1936.)
Pornic Fyr paa c. $47^{\circ} 06',_6$ N. $2^{\circ} 06',_9$ W. er forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 12^s , Lys 3^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 3^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 15 Sm for hvidt, 11 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys.
2805. (P). Frankrig. Erqui. Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 41/2635. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa Yderenden af Molen paa c. $48^{\circ} 38',_1$ N. $2^{\circ} 28',_4$ W. til at vise hvidt, rødt 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 . Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:
a. Hvidt i Pej. fra 81° til 93° . c. Grønt i Pej. fra 69° til 81° .
b. Rødt i — - 93° - 114° .
2806. (P). Frankrig. Tréguier Floden. La Corne Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 41/2631. Paris 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *La Corne* Fyr paa c. $48^{\circ} 51',_1$ N. $3^{\circ} 10',_6$ W. til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s , Lys $4,5^s$, Mørke 1^s , Lys $1,5^s$, Mørke 1^s . Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys.
2807. Engelske Kanaløer. Jersey. Trafikbestemmelse.
(N. t. M. Nr. 1958. London 1936.)
Alle Skibe og Fartøjer, der ankommer til *Jersey*, skal først anløbe og rapportere ved *St. Helier* Havn.
c. $49^{\circ} 10'$ N. $2^{\circ} 07'$ W.
2808. England S.-Kyst. Dover Anduvning. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1936. London 1936.)
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 14 m, ligger sunket paa c. $51^{\circ} 06'$ N. $1^{\circ} 21'$ E., $1,59$ Sm 141° fra *Dover Castle* Kirke.
2809. (T). England S.-Kyst. Portsmouth. Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidig.
(N. t. M. Nr. 1971. London 1936.)
Omkring den 19. Oktober d. A. ombyttes *Spit Refuge* Lys- og Klokketønde paa c. $50^{\circ} 46'$ N. $1^{\circ} 05'$ W., $0,33$ Sm 109° fra det røde Blinkfyr paa *Spit Sand Fort.* midlertidig med en Lystønde med samme Fyrkarakter.
2810. Irland E.-Kyst. Highland Rock Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
(N. t. M. Nr. 1972. London 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Highland Rock* paa c. $54^{\circ} 57'$ N. $5^{\circ} 43'$ W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 3/182 1936.)
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.
2811. (T). Frankrig. Brest. Vrag.
(A. a. N. Nr. 41/2633. Paris 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket c. 500 m SE. for *Pointe du Portic* Fyr. c. $48^{\circ} 21',_5$ N. $4^{\circ} 32',_1$ W.
2812. Portugal. Tejo Floden Indløb. South Channel. Klokketønde genudlagt.
(N. t. M. Nr. 1973. London 1936.)
Den røde Tønde paa c. $38^{\circ} 37'$ N. $9^{\circ} 23'$ W., $3,9$ Sm 222° fra *Forte de Sao Juliao* Fyr, er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 31/2183 1936.)

- 2813. Afrika W.-Kyst. Port Ambriz Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1945. London 1936.)
Port Ambriz hvide, faste Fyr paa c. 7° 50' S. 13° 06' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2½^s. Flammens Højde: 33 m. Synsvidde: 11 Sm. Firkantet Tremneværks Baake.
- 2814. Afrika W.-Kyst. Lobito Bugt. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 1932. London 1936.)
Fyret paa 12° 19' 17" S. 13° 37' 13" E. er forandret fra at vise afvekslende hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink, og rødt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 21½^s. Synsvidde: 18 Sm.
- 2815. Kap Verds Øer. Bonavista Island. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 1944. London 1936.)
Det hvide, faste Fyr paa *Sal Rei Island* paa c. 16° 10' N. 22° 57' W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 49/2751 1934.)
- 2816. Cape Breton Island. Sydney Harbour. Klokketønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1929. London 1936.)
En sort Klokketønde er udlagt paa c. 46° 12' N. 60° 13' W., 0,11 Sm 275° fra *South East Bar Fyr*.
- 2817. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Ocean City E. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 1934. London 1936.)
En rødmalet Vraglystønde „A B“, der viser rødt Et-Blink, er udlagt som Afmærkning for Vraget af en Lægter paa c. 39° 14' N. 74° 22' W., c. 10 Sm 106° fra *Ocean City*.

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

- 2818. Haiti. Port au Prince. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 1928. London 1936.)
a. En 4,1 m Grund ligger 0,16 Sm 309° fra *Fort Island* gamle Fyrtaarn.
b. - 5,9 m — — 0,08 Sm 0° - — — —
c. - 5,0 m — — 0,1 Sm 109° - — — —
Fort Island gamle Fyrtaarn: c. 18° 34' N. 72° 21' W.
- 2819. Brasilien. Cabo Calcanhar Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. XVI/65. Rio de Janeiro 1936.)
Cabo Calcanhar Fyr paa c. 5° 10' S. 35° 29' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 5^s. Iøvrigt uforandret.
- 2820. Brasilien. Porto Seguro. Fyr lyser atter normalt.**
(A. a. N. Nr. XVII/70. Rio de Janeiro 1936.)
Porto Seguro Fyr paa c. 16° 25' S. 39° 04' W. lyser atter regelmæssigt og med normal Fyrkarakter, hvidt Et-Blink hver 6^s.
(E. f. S. Nr. 29/2011 1936.)
- 2821. Chile. Isla Hualo (Gualo) NW. Grund findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 1952. London 1936.)
Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 43° 31' S. 74° 53' W., 3,4 Sm 318° fra *Punta Weather*, findes ikke.
- 2822. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Clemente Island. Wilson Cove. Fyr tændt. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 37/2598. Washington 1936.)
1. Paa E.-Siden af *Wilson Cove* er paa 33° 00' 14",₅ N. 118° 33' 08" W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 38 m. Hvid Pyramidebaake. Fyret er formærket i Pejlinger fra 317° til 155°.

2. *San Clemente Island* Fyr paa c. $33^{\circ} 02' N.$ $118^{\circ} 36' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s , Blink 1^s , Mørke 14^s .

(E. f. S. Nr. 34/2372 1936.)

2823. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. *San Clemente Island*. *Pyramide Cove*. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 37/2599. Washington 1936.)

a. *China Point* Fyr er forandret til at vise hvidt Hurtigblink, c. 75 Blink pr. Minut. Iøvrigt uforandret.

b. *Pyramid Head* Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 3^s , Mørke 7^s . Iøvrigt uforandret.

c. Et nyt Fyr, *Pyramid Cove* Fyr, er tændt paa $32^{\circ} 49' 24'' N.$ $118^{\circ} 23' 48'' W.$ Fyret viser rødt Et-Blink hver $0,8^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $0,6^s$. Flammens Højde: 29 m. Hvid, pyramideformet Fyrbaake.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2824. Jugoslavien. Adriaterhavet. *Port Ulcinj*. Fyr forandret.

(O. z. P. Nr. 10/294. Split 1936.)

Ulcinj (Dulcigno) Fyr paa c. $41^{\circ} 55' N.$ $19^{\circ} 12' E.$ er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 2^s . Synsvidde: 8 Sm.

2825. Jugoslavien. Adriaterhavet. *Port Molunat*.

(O. z. P. Nr. 10/296. Split 1935.)

Port Molunat Fyr paa c. $42^{\circ} 24' N.$ $18^{\circ} 34' E.$ er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s . Synsvidde: 11 Sm.

2826. Grækenland. *Kassandra Bugt*. *Gerakini Scala*. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1959. London 1936.)

Paa $40^{\circ} 15' (54'') N.$ $23^{\circ} 28' (18'') E.$ er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: $5,8$ m. Synsvidde: 5 Sm. Jernbaake.

2827. (P). Tyrkiet. Dardanellerne. *Cape Helles* Fyr. Rød Lysvinkel indlægges.

(N. f. S. Nr. 40/4412. Berlin 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid indlægges forsøgsvis en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 350° og 10° i *Cape Helles* Blinkfyr paa c. $40^{\circ} 02',7 N.$ $26^{\circ} 10',0 E.$

(E. f. S. Nr. 28/1927 1936.)

2828. Tyrkiet. Dardanellerne Anduvning. *Tavshan Adasi*. *Mavronisi* Fyr. Rød Lysvinkel fjernes.

(N. f. S. Nr. 40/4416. Berlin 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid fjernes uden nærmere Meddelelse den røde Lysvinkel i *Mavronisi* Gruppe-Blinkfyr paa c. $39^{\circ} 56' N.$ $26^{\circ} 04' E.$

(E. f. S. Nr. 26/1781 og 37/2554 1936.)

2829. Tyrkiet. Marmarahavet. *Izmid Bugt*. *Yelken Kaya* Fyr tændes atter.

(N. f. S. Nr. 40/4413. Berlin 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes *Yelken Kaya* Fyr paa c. $40^{\circ} 45' N.$ $29^{\circ} 21' E.$ uden nærmere Meddelelse. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 30^s . Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 14 Sm.

2830. Tyrkiet. Bosphorus. *Cape Rumeli* Fyr forandres.

(N. f. S. Nr. 40/4415. Berlin 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres uden nærmere Meddelelse *Cape Rumeli* Fyr paa c. $41^{\circ} 14' N.$ $29^{\circ} 07' E.$ fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s . Fyret er ubevogtet.

2831. Tyrkiet. Sorte Hav. Kefken Fyr forandres.

(N. f. S. Nr. 40/4424. Berlin 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres uden nærmere Meddelelse *Kefken Fyr* paa c. $41^{\circ} 13' N.$ $30^{\circ} 17' E.$ fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s .

2832. Cypern. Cape Greco. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1963. London 1936.)

E. f. S. Nr. 39/2689 1936 annulleres og erstattes med:

Cape Greco Fyr paa c. $34^{\circ} 56' N.$ $34^{\circ} 06' E.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s . Synsvidde: 13 Sm.

A n m. Fyret vil uden nærmere Meddelelse være slukket i Tiden fra den 16. til den 20. Oktober d. A., begge Dage inklusive.

2833. (P). Cypern. Cape Kiti. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 1964. London 1936.)

Omkring den 9. November d. A. forandres *Cape Kiti* hvide, faste Fyr paa c. $34^{\circ} 48' N.$ $33^{\circ} 37' E.$ til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s .

A n m. Fyret vil uden nærmere Meddelelse være slukket i Tiden fra den 4. til den 9. November d. A., begge Dage inklusive.

2834. (P). Cypern. Cape Gata. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 1965. London 1936.)

Omkring den 30. Oktober d. A. forandres *Cape Gata* hvide Blinkfyr paa c. $34^{\circ} 33' N.$ $33^{\circ} 02' E.$ til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s .

A n m. Fyret vil uden nærmere Meddelelse være slukket i Tiden fra den 26. til den 30. Oktober d. A., begge Dage inklusive.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2835. Røde Hav E.-Kyst. Jidda Inner Ankerplads. Vragafmærkning atter normal.**

(N. t. M. Nr. 1933. London 1936.)

Vragtønden paa c. $21^{\circ} 28' N.$ $39^{\circ} 09' E.$, c. $0,8$ Sm 271° fra *Jezirat* eller *Mefsaku* Observationssted, er genudlagt og den midlertidige Baake, fastgjort til Vragets Mast, fjernet.

(E. f. S. Nr. 47,2753 1935.)

2836. Sydafrika. Knysna Harbour. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1966. London 1936.)

En sort Stømpønde er udlagt paa c. $34^{\circ} 04' S.$ $23^{\circ} 03' E.$, $0,10$ Sm 302° fra *Fountain Point* Baake.

2837. Afrika E.-Kyst. Algoa Bugt. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

(N. t. M. Nr. 416. Johannesburg 1936.)

Vraget, der ligger sunket paa $33^{\circ} 55' 28'' S.$ $25^{\circ} 39' 42'' E.$, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne nu er $14,6$ m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/2899 1934.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**2838. Sunda Øerne. Arafurahavet. Timor S. Banke.**

(N. t. M. Nr. 1947. London 1936.)

En Banke med $25,6$ m Vand rapporteres at ligge paa c. $10^{\circ} 47' S.$ $126^{\circ} 52' E.$

2839. Filippinerne. Sibuyanhavet. Anda Reef W. Grund.

(N. t. M. Nr. 1960. London 1936.)

En Grund med $3,7$ m Vand er fundet paa $12^{\circ} 13' 21'' N.$ $122^{\circ} 49' 39'' E.$

2840. Kina. Hong Kong Harbour. Yaumati Typhoon Refuge. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1882. London 1936.)
Fyret paa c. 22° 19' N. 114° 10' E., ved W.-Siden af S.-lige Indløb til *Typhoon Refuge*, er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise rødt, fast Lys.
2841. Kina. Yang-tze Floden Munding. Tung-chow West Channel. W.-lige Indløb.
Grund.
(N. t. M. Nr. 210. Shanghai 1936.)
Nedennævnte Dybder er fundet, som følger:
a. 5,79 m 1,91 Sm 64° fra *Putman-King* Baake.
b. 7,01 m 1,54 Sm 62° - - -
Hovedløbet er 0,5 Sm bredt mellem (b) og W.-Kanten af *Tung-chow Banks*.
c. 31° 58' N. 120° 47' E.

Tillæg.

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

2842. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal.
Klokketønder genudlagt.
Klokketønderne *Middelgrund* (c. 55° 01' N. 10° 41' E.), *Stenodde*, *Rudkøbing Løb N.*, *Rudkøbing S.*, *Strynø S.* og *Hovvig* er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 38/2585 1936.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2843. (P). Danmark. Kattegat. Læsø Rende Fyrskib ombyttes.
Den 1. November d. A. eller snarest derefter udlægges et elektrisk drevet Fyrskib paa Stationen *Læsø Rende* paa c. 57° 13' N. 10° 42' E. og samtidig inddrages det paa Stationen liggende *Læsø Rende* Reservefyrskib.
Det nye Fyrskib har 2 Master, og Fyret vises fra en paa Stormasten fast anbragt Lanterne. Fyrkarakteren er uforandret, hvidt Et-Blink hver 12^s, Blink c. 3^s, Mørke c. 9^s. Flammens Højde over Vandet vil blive 14 m. Synsvidde: 12,5 Sm. Lysevne: 19 Sm. Taagesignal afgives med en Membransirene. Tonehøjde: 525 Sv/s. Karakteren af Taagesignalet er uforandret, En-Tone hver 1^m, Tonens Varighed c. 4^s.
Fyret holdes tændt om Dagen i usigtbart Vejr.
(E. f. S. Nr. 32/2223 1936. Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 143. Fyr-Fort. Nr. 106.)
2844. (T). Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Lystønde midlertidig slukket.
Lystønden *Sælhundeholm Løb Nr. 1* er for Tiden slukket. Den vil snarest blive bragt i Orden.
c. 56° 41',0 N. 8° 14',5 E.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART





AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT


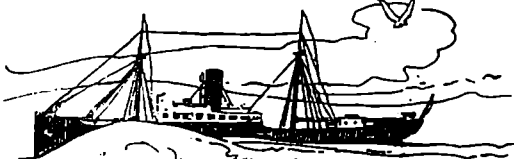

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.






**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

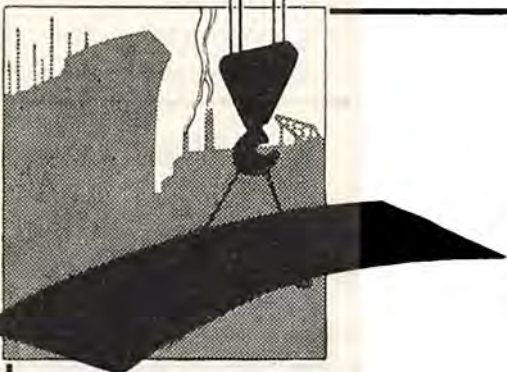
Owners' &

Captains' **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

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«

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATAUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linier)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

Rasmus Christensen
Statsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Raciat“

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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
(GRUNDLAGT 1878)

FREDERICIA

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.

ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

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

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 · Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Telgr.-Adr.:

„Skibe-
mægleren“

Rederiet C. Clausen, Haderslev
Rutebart Rudkøbing-Kiel-Hamburg

Telefoner:
169 - 173

AGENTUR:

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

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 43

TORSDAG 22. OKTOBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

BELGIENS STILLING

Ugens største udenrigspolitiske Begivenhed var Kong Leopold af Belgiens Tale, hvori det fremhævedes, at Belgien var sig sine internationale Pligter bevidst, men samtidig ønskede at opretholde en streng Neutralitet og ikke drages ind i Konflikter mellem Stormagterne.

Man gentager stadig i Bruxelles, at Talen ikke er blevet helt forstaaet i Paris, og den franske Presses Reaktion mod den har overrasket de politiske Kredse, der forsikrer, at Venskabet mellem de to Lande vedbliver at bestaa.

Flandern vilde faktisk ikke være gaaet med til Forøgelsen af Militærstyrken, hvis Kongen ikke havde afgivet en Forsikring om, at disse nye Styrker udelukkende skulde tjene Belgiens Sag. En af Grundene til Offentliggørelsen af Kongens Tale skulde netop være at lette Vedtagelsen af Militærforslaget. Størstedelen af den offentlige Mening var forskrækket over de eventuelle Følger af den fransk-sovjetrussiske Overenskomst, der altid er blevet daarligt forstaaet i Belgien. Flamlænderne, der er saa villige til at forsvare deres Jord, vilde ikke gaa med til at kæmpe paa fremmed Jord som Følge af internationale Overenskomster, særligt Locarno.

Man maatte skabe Enighed mellem Belgierne for at faa dem til at gaa med til nye militære Anstrengelser, og Enigheden kunde skabes om Kongen, naar han forsikrede, at de krævede Anstrengelser havde til eneste Maal at forsvare Belgiens Interesser. Men selv om der ikke er Tvivl om, at dette er Tilfældet, kan man dog nok sige, at der blæser en kold Vind mod Sovjetruslands Manipulationer. Belgien vil ikke gøres til nogen Kastebold, og fra de smaa Landes Side kan man saa inderlig godt forstaa Landets Stilling og kun med Tilfredshed notere sig Kongens Tale.

SKIBSFARTSKONFERENCEN I GENEVE

Skibsfartskonferencens Arbejdstidskomité har fremslagt to Forslag, da Komitéen ikke har kunnet samle sig om et.

Efter det ene Forslag skulde Konventionen omfatte Skibe af over 2,500 Tons Brutto og efter det andet over 2,000, undtagelsesvis over 2,500. Skibsrederne ønskede at se nærmere paa det første Forslag, og desuden forelaa der et svensk Ændringsforslag, som blev støttet af den norske Regering. Men disse Forslag bortfaldt, da Sømændenes Forslag blev vedtaget med 52 Stemmer mod 50. I Følge dette Forslag skal Konventionen omfatte Skibe over 1000 Tons Brutto, men Skibe under 2,000 Tons kan undtages i 3 Aar. Arbejdstiden blev fastsat til 8 Timer pr. Døgn eller 56 Timer pr. Uge.

Præsidenten, Højesteretsjustitiarius Paul Berg fra Norge, udtalte, at Afstemningen viste en stærk Sympati for Søfolkene, men der var ingen Udsigt til, at Forslaget vilde blive vedtaget i Plenarmødet, hvor der kræves $\frac{2}{3}$ Flertal.

Ved et følgende Mødes Aabning udtalte Skibsredergruppens Ordfører, Oddfjell, Norge, at Skibsrederne ikke kunde godkende en Konvention, som omfattede Skibe paa mindre end 2,500 Tons. Vedtagelsen om 1,000 Tons var ganske uantagelig for Rederne. Under

disse Omstændigheder saa Skibsrederne sig ikke istand til at fortsætte deres Samarbejde med Kommissionen.

Den hollandske Regerings Repræsentant rettede en indtrængende Opfordring til alle Grupper om at bringe de nødvendige Ofre for at muliggøre et Forlig. Det var absolut nødvendigt nu at gøre Begyndelsen til en international Lovgivning om Søfolkernes Arbejdsvilkaar.

Præsidenten fremhævede det almindelige Ønske om at naa frem til en Konvention og foreslog at genoptage Drøftelserne, hvorefter den svenske Regerings Repræsentant, Bøos, med nogle Ændringer optog det Forslag, han tidligere havde fremsat i Forstaaelse med den norske Regerings Repræsentant, men som da ikke var sat under Afstemning, fordi Sømændenes Forslag var bleven vedtaget. Efter den svenske Regerings Forslag i denne nye Form skulde Konventionen omfatte Skibe paa over 2000 Tons. For det Personale, hvis Arbejde var ordnet ved Vagter, skulde Arbejdstiden være 8 Timer pr. Dag og 56 Timer ugentlig, og for dem, der udførte Dagarbejde ombord, 8 Timer pr. Dag og 48 Timer om Ugen.

Paa Ankomst- og Afgangsdage skulde Dækspersonalet arbejde en Time mere pr. Dag, dog ikke mere end 6 Timer om Ugen.

Med 65 St. mod 43 vedtoges det at lægge det svensk-norske Forslag til Grund for Behandlingen. Dermed var Vedtagelsen om 1000 Tons-Grænsen annulleret. En Følge heraf var, at Skibsrederne vedblivende deltager i Kommissionens Arbejder.

Den engelske Regerings Repræsentant erklærede, at den engelske Regering ikke kunde opgive sit Standpunkt: Laveste Grænse 2500 Tons og 46 Timers Arbejdsuge med Adgang til 8 Tillægstimer om Ugen.

Den engelske Sømandsrepræsentant beklagede dette og understregede den gode Vilje, som Sømændene havde lagt for Dagen ved at vedtage det svensk-norske Kompromisforslag ved at sætte Grænsen op til 2000 Tons.

Ved den detaljerede Gennemgang vedtoges Bestemmelsen om 2000 Tons med 70 Stemmer mod 38, de 56 Timer for Vagtpersonalet med 69 Stemmer mod 37, og 48 Timers Ugen for Dagarbejdere ombord med 65 Stemmer mod 33. Der var Enighed om, at Spørgsmaalet om Tillægstimer ved Ankomst og Afgang skulde henvises til de enkelte Landes Lovgivning. En af Sømændene foreslaaet Tillægsbestemmelse om, at Arbejdstiden ombord i Skibe under 2000 Tons skulde ordnes ved national Lovgivning eller ved kollektive Aftaler, vedtoges uden Modstand. Ved den endelige Afstemning over det samlede Forslag stemte af Regeringerne kun den engelske, indiske og japanske Regering imod, medens den polske Regering afholdt sig fra at stemme.

Kommissionen vedtog, at Arbejdstidsreguleringen skal være gældende for Maskinister og Fyrbødere paa Skibe over 700 Tons.

Arbejdscommissionen vedtog endvidere Tirsdag et Forslag fra de tre skandinaviske Lande samt Hollands og Finlands Regeringer, hvorefter Officerernes Arbejdstid paa Skibe med 3 Dæksofficerer ikke maa overstige 8 Timer pr. Dag eller 56 Timer om Ugen. Dog skal en Tillægstime kunne udføres i Navigation eller ved administrativt Arbejde og undtagelsesvis 4 Tillægstimer, naar samtidig Vagt af to Officerer er nødvendig. Som Bemandingskala for Officerer ved-

loges, at Skibe paa over 700 Tons, men ikke over 2000, skal have i det mindste 2 Officerer foruden Kaptajnen, og paa Skibe over 2000 Tons tre Officerer foruden Kaptajnen. Efter Sømændenes Forslag fastsattes Konventionens Varighed til 5 Aar.

HOLLAND OG SUBSIDIERNE

Den kendte hollandske Skibsreder, Mr. A. J. M. Goudriaan i Rotterdam har holdt et interessant Foredrag, hvori han bl. a. kom ind paa Spørgsmaalet om Holland og Subsidiernes.

Det havde ikke været let for de hollandske Redere, selv med Støtte fra Statens Side, at faa noget ud af Skibsfartsforretninger. En Reder maatte være glad om han kunde faa dækket sine Omkostninger. Det var selvfølgelig før Faldet i Gylden, da Fragterne mest blev afregnet i Sterling mens Lønningerne og andre Udgifter med skulde betales i Gylden. De forbedrede Fragter, der hovedsagelig skyldes Indførelse af Minimumsrate, havde ganske vist hjulpet noget, men alligevel havde mange Redere været nødt til at sælge ud af deres Skibe for at undgaa Fallit eller andre Vanskeligheder. Nu da Gylden er blevet devalueret, vil hollandske Redere profitere deraf. Efter Mr. Goudriaans Mening vilde det, at man ikke fik Subsidier blive mere end opvejet ved de Fordele, der opnaaedes ved Gyldens Fald. Han begrundede dette med at Udgiften ikke vil stige i nogen større Udstrækning det første halve Aar og at Fragtraterne vil blive paa samme Stade som nu. Det er, altsaa i store Træk, en fremragende hollandsk Skibsreders Anskuelse, og den Optimisme der her giver sig Udtryk, er det værd at lægge Mærke til. Det er et glædeligt Tidens Tegn, at der her er en hollandsk Reder, der ikke gaar ind for Statssubsidier, men tværtimod aabent hævder, at Chancerne nu er bedre for de hollandske Redere — efter Devalueringen, selv om der ikke er noget, der hedder Subsidier.

HANDELSFLAADERNES ALDER

Den sidste Statistik for Damp- og Motorskibstonnagers procentvise Fordeling paa Aldersklasser pr. 1935—36 udviser følgende Tal:

Land	0—9	10—24	25 Aar
	Aar %	Aar %	og derover %
Danmark	32	53	15
Frankrig	27	63	10
Holland	39	54	7
Italien	27	53	20
Japan	24	60	16
Norge	47	42	11
Spanien	25	46	29
Storbritannien m. Irland ..	34	58	8
Sverige	23	44	33
Tyskland	32	57	11
U. S. A. (Udenrigsflaade) ..	10	82	8
Verdenstonnage	27	56	17

Blandt de nordiske Lande bemærkes Norges gunstige Aldersstatus.

TYSKE OG INTERNATIONALE SKIBSFARTSPROBLEMER

Den tyske Skibsfarts Leder, Statsraad John T. Essberger har i den tyske Presse skrevet en Artikel om tyske og internationale Skibsfartsproblemer. Det hedder bl. a. deri:

Alle kunstige Midler der har til Hensigt at hidføre en Stabilitet eller en Regulering af Fragtmarkedet kan ikke have nogen varig Succes. Jeg hentyder her bl. a. til Tankpoolen, som ved sin Start var en Succes, og til at begynde med var en Velsignelse for alle Deltagere, ligegyldigt om de havde gamle eller nye Skibe. Paa den anden Side, kan man nu ikke undgaa at bemærke, at Fragtraterne for Tankskibs-

farten er lavere end ved Poolens Begyndelse og at ydermere Tanksskibsbygning har taget et truende stort Omfang. Aarsagen til de mange nye Bygninger findes i Poolen selv. Ved Hjælp af Poolen opnaaedes Fasthed i og Forøgelse af Raterne, mens der ved Siden af, som Følge af en forøget Trafik og det forøgede Forbrug af Brændsel i Forbindelse hermed, skabtes en Forøgelse i Kravet om Tonnage-Bygning. Disse Omstændigheder bidrog som Følge af den livlige Beskæftigelse indenfor denne specielle Gren til at skabe for høje Præmier for oplagte Skibe. Denne høje Oplægningspræmie blev betragtet som en sikker Rente for gammel Tonnage og tjente som en Opfordring til ny Tonnage. Der blev saaledes skabt en betydelig Flaade up-to-date store og udmærket indrettede Tankskibe, der ikke blot gjorde de gamle Tankere, der endnu var i Fart, værdiløse, men ogsaa formindskede Værdien af up-to-date Skibe af mindre Størrelse.

Poolen har saaledes medført det modsatte af hvad den havde i Sinde. Den har ikke tjent til at forbedre Markedsforholdene i Tank-Farten i det lange Løb. Tværtimod, Fragtraterne er daarligere, end før Poolen begyndte. Poolen har bidraget til midlertidigt at standse de gamle Tankbaades Forsvinden, men den kunde ikke standse den naturlige Udvikling som nu fortsættes.

FRAGTRATETALLET FOR SEPT. 1936

Aaret 1931 gnstl.		100,0	
September 1935 ..	113,9	April 1936 ..	119,4
Oktober — ..	125,3	Maj — ..	120,2
November — ..	126,4	Juni — ..	120,6
December — ..	126,7	Juli — ..	123,4
Januar 1936 ..	123,9	August — ..	127,1
Februar — ..	120,6	September — ..	131,2
Marts — ..	118,9		

Fragtratetallet steg fra 127,1 i August til 131,2 i September; med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for September være blevet 115.

Ligesom i den foregaaende Maaned hidrører Stigningen i Fragtratetallet i September fra en Opgang i Fragtraterne af almindelig Karakter, idet saa godt som alle Raterne viser en større eller mindre Stigning. I Fortsættelse af den tidligere Tendens har Stigningen været særlig stærk for Farten paa Syd-europa og Nordafrika.

Den oplagte Damp- og Motorskibstonnage, som nu væsentlig bestaar af Reserveskibe o. l., androg ved Oktober Maanedes Begyndelse 14 Skibe paa 26 000 Brutto Reg. Tons mod 12 Skibe paa 23 000 B. R. T. i September og 14 Skibe paa 25 000 B. R. T. i August.

SKIBSFARTEN PAA SPANIEN

Et vanskeligt Spørgsmaal, som melder sig for Redere i Skibsfarten paa Spanien fremhæves af et norsk Rederi, der meddeler:

Sagen er, at Skibe som i den sidste Tid har lastet Frugt i spanske Havne for England og Kontinentet har faaet sine Konossementer paategnet »freight prepaid« og Fragten er blevet Rederne krediteret paa Lastepladsen i mere eller mindre værdiløse Pesetas. Det er ogsaa sket, at Gennemgangsfragter for Partier for Videreforsendelse fra London nu har været forudbetalt i Pesetas, saaledes at Rederne har været nødt til at bestride Videreforsendelsesudgift i Sterling og paa denne Maade er der paaført dem store Tab.

Laster og Havneudgifter i Spanien er ogsaa blevet forhøjet betydeligt i den sidste Tid, saaledes at de nu er omtrent det dobbelte af hvad de var tidligere. Nogen tilsvarende Forhøjelse af Fragter har imidlertid ikke fundet Sted, og Redere, der er interesseret i Farten paa Spanien gør sikkert klogt i at mærke sig dette.

GULD-OVERENSKOMSTEN

Det vil sikkert erindres, at der, samtidig med at Frankrig d. 25. September gik over til en Devaluering, blev offentliggjort en Meddelelse om, at der var truffet en monetær Aftale mellem Frankrig, England og U. S. A. Dengang blev der intet som helst nærmere meddelt om Enkeltthederne. De Telegrammer, der nu foreligger, kan antagelig kun opfattes som en nærmere Tilkendegivelse om det intimere Samarbejde, der er kommen i Stand mellem de 3 Lande, saaledes at man fremtidig maa regne med en Aftale mellem dem om en vis gensidig Støtte til at holde et vist Kursforhold mellem de 3 Landes Valuta, — man støder dog stadig paa den Vanskelighed, at Aftalens nærmere Enkeltheder fortsat hemmeligholdes, og det er maaske tvivlsomt, om man foreløbig erfarer nærmere derom.

Da Frankrig devaluerede, laa Dollarkursen over for Sterling paa 5,01 à 5,02 Dollars pr. Pd. Sterling. Senere er Dollarkursen — i Kraft af de trufne Aftaler — forhøjet noget, til omkring 4,95 Dollars pr. Pd. St. Derimod ved man fortsat ikke, om Aftalerne tilsigter at vende tilbage til gammel Pari, der er 4,86, men saa meget kan sikkert betragtes som givet, at England er gaaet med til visse Aftaler om at holde Kursen inden for visse, ret snævre Grænser, og at der med Hensyn til Pariserfranc er sat ret analoge Bestemmelser. Forinden for Englands Tilbagevenden til Guldfonden kan man endnu ikke sige noget om, men at den maa komme er der næppe Tvivl om.

Samtidig har Tysklands Valutapolitik gjort, at man maa regne med, at der skal træffes en Afgørelse inden altfor længe.

Situationen kræver, at Uroen forsvinder, fordi Økonomien ikke paa samme Maade som Politik kan være udsat for de stadige Rystelser.

JAPANS NYE SKIBSFARTSPOLITIK

De tre Hovedlinier i den nye japanske Skibsfartspolitik, Bygningen af hurtige Linieskibe, Subventioneringen af oversøiske Trampskibe og Anskaffelse af Skibshypoteker og Driftskapital blev fornylig skitseret af en Regeringsrepræsentant ved et Møde i Shipping Standard Improvement Association i Tokio i store Træk. Regeringens Planer skal ikke betragtes som endelige, men kan ændres efter de enkelte Rederiers Ønsker i nogen Grad.

Regeringens Skibsfornyelsesplan forudsætter Bygningen af to hurtige Passagerskibe og et større Antal

hurtige Fragtskibe paa ialt 450,000 B.R.T. Hvert af de to Passagerskibe skal mindst være paa 23,000 B.R.T. og løbe med en Hurtighed af 26 Knob. Fragtskibene skal i det mindste være paa 4,000 B.R.T. og deles i to Hastighedsklasser paa henholdsvis 17 og 20 Knob. Bygningen af disse Fragtskibe vil Regeringen støtte med 40 pCt. af Byggeomkostningerne, mens Passagerskibene vil blive subventioneret i endnu højere Grad. Den nye Plan, der efter Trafikministeriets Planer skal gennemføres paa 5 Aar, foreslaar denne Gang ingen Ophugning af ældre Skibe. Det drejer sig altsaa ikke om en Fornydelse men om en Forøgelse af den japanske Handelsflaade.

Til Finansieringen var man i Trafikministeriet oprindelig indstillet paa at oprette en uafhængig Organisation; man opgav imidlertid denne Plan efter en Overenskomst med Japans Industribank. Det bliver Banken, der varetager Regeringens Interesser. Om Størrelsen af de enkelte Subventioner til Trampskibene er der hidtil ikke offentliggjort noget. Af forskellige Medlemmer af det nedsatte Udvalg blev det udtalt, at man haabede, at Regeringen ogsaa vilde støtte de mindre Skibe paa ca. 2000 Tons, der anvendes i Kysttrafiken.

AFSLUTNING PAA SCRAP AND BUILD PLANEN?

Loven om en Sum paa 10 Millioner £ til den engelske Skibshygningsindustri, en Del af den britiske *Shipping (Assistance) Act*, blev vedtaget 21. Februar 1935 og skulde være i Kraft i to Aar. Den Del af Loven, under hvilken »scrap and build« Planen hører, vil ophøre den forstkommende 21. Februar, og Spørgsmaalet er nu om, hvorvidt den vil blive forlænget eller ej, men indtil nu er der ingen, der har udtalt sig til Gunst for en Forlængelse af Loven. Hvis Loven ikke bliver forlænget, skyldes det de forbedrede Forhold med Hensyn til Fragtraterne og den deraf følgende Mangel paa Tonnage, der er passende til Ophugning efter Planen. Hvis Redere nu ønsker at købe Tonnage til Ophugning, maa de betale regulære Priser, da der ikke er passende Skibe paa Markedet til Ophugnings-Priser.

Af de 10 Millioner £, som Loven nævner, har ikke engang Halvdelen været udlaant, og den Tonnagemængde, der er blevet ophugget i Henhold til Planen, er bestandig blevet ringere. I de første tre Maaneder af indeværende Aar var Tallet 75,000 Brutto Tons, men allerede i andet Kvartal sank Tallet betydeligt.

MEDDELELSER FRA DANSK

Skibstrafik og Vareomsætning over Gdynias Havn i Juli 1936

Der indgik i Maanedens Lob 395 Skibe til Gdynia med 423,877 N.R.T. mod 383 Skibe med 382,013 N.R.T. i Juni Maaned.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	59	96,298
Danzig	3	2,160
England	23	40,887
Danmark	57	34,798
Estland	7	4,218
Finland	17	16,335
Frankrig	5	24,313
Grækenland	7	17,829
Holland	13	6,239
Jugoslavien	1	3,750
Letland	5	5,757
Tyskland	40	18,307
Norge	29	25,037
Rusland	2	4,960
Italien	8	24,545
Amerika	7	22,034
Sverige	112	76,410
	395	423,877

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Vareomsætningen over Danzigs Havn i August 1936

Det Statistiske Kontor i Danzig har udsendt en Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i August Maaned 1936.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Juli Maaned androg 84,161.6 t til en Værdi af 7,443,103 G., Udførslen 327,551.9 t. til en Værdi af 22,500,678 G.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c.a 1100 t. Sædfrø, c. 1,200 t. Ris, c. 1,700 t. Sild, c. 38,400 t. Erts, ca. 3,200 t. Svovlkies, c. 5,400 t. Kul, c. 2,600 t. Koks, c. 7,100 t. Gødningstof, c. 1,000 t. gammelt Jern, c. 700 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: c. 14,100 t. Hvede, c. 24,200 t. Rug, c. 24,100 t. Byg, c. 3,800 t. Havre, c. 4,300 t. andet Korn, c. 2,400 t. Bælgfrugter, c. 1,800 t. Sædfrø, c. 11,800 t. Mel, c. 173,700 t. Kul, c. 3,000 t. Koks, c. 1,700 t. Naftafrembrilngelser, c. 3,100 t. Oliekager, c. 2,200 t. Svovl, c. 7,900 t. Gødningstof, c. 109,300 t. Træ, c. 6,600 t. Jern, c. 1,700 t. Metalvarer.

Estlands Skibsfart

Af en fornylig offentliggjort Statistik fremgaar det, at det samlede Antal til estniske Havne indgaaede Skibe i 1935 udgjorde 9,439 med ialt 1,380,000 N.R.T. mod 9,394 Skibe med 1,375,000 N.R.T. i det foregaaende Aar.

Den indgaaede Tonnage fordelte sig i 1935 med 2,265

Skibe med 934,000 Tons paa Udlandsfarten og 7,174 Skibe med 446,000 Tons paa Kysifarten.

Hovedstaden, Tallinn, staar med Hensyn til saavel Udlandsfarten som Kysifarten som langf den vigtigste Havn med ialt 3,399 indklarerede Skibe i 1935 med en samlet Tonnage paa 966,000 N.R.T. Derefter følger Pärnu med 582 Skibe med 88,000 N.R.T. Narva-Jõesuu har haft 208 indgaaede Skibe med 24,000 N.R.T. og Kunda 418, deraf 346 i Udlandsfart, med ialt 10,000 Tons.

Saavel regnet efter Tonnage som efter Antal Skibe stod Finland i 1935 som No. 1 med Hensyn til Skibsfarten paa Estland med 2,221 ind- og udgaaede Skibe med 44,400 N.R.T. Derefter følger England (med 427 Skibe med 427,000 N.R.T.), Tyskland og Sverige samt Danmark, der havde 213 ind- og udgaaede Skibe med ialt 90,000 N.R.T.

Varetransporten med danske Skibe til og fra estniske Havne angives at være ca. dobbelt saa stor som den faktiske Vareudveksling mellem Danmark og Estland.

Danzigs Ind- og Udførsel over Havnen i April Kvarital 1936

Danzigs statistiske Kontor har offentliggjort en Statistik over Vareomsætningen over Havnen i April Kvarital 1936 med Værdiangivelse. Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i April Kvarital 1935 androg 294,965 t. til en Værdi af 40.0 Mill. G., der var altsaa en Tilbagegang paa ca. 88.000 t. eller ca. 30 pCt. i Vægt og ca. 18 Mill. G. eller ca. 45 pCt. i Værdi.

Udførslen i April Kvarital 1935 androg 2,0 Mill. t. til en Værdi af 93,7 Mill. G., hvorefter Udførslen i Vægt er

gaaet tilbage til lidt under Halvdelen og med 22,8 Mill. G. eller med ca. 30 pCt. i Værdi.

Nedenstaaende gives en Oversigt over de fra og til Danmark ind- og udførte Varer fra 14 Grupper.

- Gruppe I. Indført fra Danmark: ca. 7 t Sædfrø.
Udført til Danmark: ca. 12,713 t Hvede, 12,953 t Rug, 445 t Byg, 3,052 t Havre, 135 t Bælgfrugter, 40 t Sædfrø, 5,049 t Mel, 12 t Gemyse, 89 t Planter, 89 t Vidjer.
- Gruppe II. Indført fra Danmark: 9 t Tarme.
Udført til Danmark: 14 t Tarme.
- Gruppe III. Indført fra Danmark: 8 t Sten.
Udført fra Danmark: 32,210 t Stenkul, 57 t Tjære, 677 t Naftafrembringelser, 40 t Brændselolie.
- Gruppe IV. Indført fra Danmark: 116 t vegetabil Fedt og Olie, 91 t animalsk Fedt og Olie.
- Gruppe V. Indført fra Danmark: 222 t Oliekager.
Udført til Danmark: 7,755 t Oliekager.
- Gruppe VI. Indført fra Danmark: 6 t Farve.
- Gruppe VII. Udført til Danmark: 239 t Huder.
- Gruppe VIII. Indført fra Danmark: 6 t Klude.
Udført til Danmark: 11 t Uld.
- Gruppe X. Udført til Danmark: 2,190 t Træ.
- Gruppe XII. Udført fra Danmark: 45 t Stenhuggerarbejder.
- Gruppe XIII. Indført fra Danmark: 15 t Raajern, 3 t Metalvarer.
Udført til Danmark: 78 t Jern og Staal, 18 t Metalvarer.
- Gruppe XIV. Indført fra Danmark: 16 t Maskiner.
Udført til Danmark: 6 t Maskiner.
- Gruppe XV. Indført fra Danmark: 14 t Automobileer.
Andet: Udført til Danmark: 449 Heste.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Normandie« skifter Kaptajn

Den franske Atlanterhavsdampner »Normandie«s hidtidige Fører, Kaptajn Pugnet, er traadt tilbage. Til hans Efterfølger er udpeget den 45aarige Kaptajn H. Thoreux, der allerede har overtaget Kommandoen.

Ophugninger i de 7 første Maanedre af 1936

Fra 1. Januar til 31. Juli blev i hele Verden ophugget 252 Dampere med 776.653 BRT. og 36 Motorskibe med 39.670 BRT.

Stryne Havns Udvidelse

Stryne har drøftet Havnespørgsmaalet. Den nye Plan, der er udarbejdet af Havneingeniør Hansen, Faaborg, betyder en Forøgelse af Udgifterne paa 8000 Kr. Alt ialt vil Udvidelsen komme til at koste 44,000 Kr.

Det foresloges at lade en Deputation søge Foretræde hos Amt og muligvis Stat, før den endelige Afgørelse kan finde Sted.

D.F.D.S. ombygger »Frederikshavn«

D.F.D.S. har forlængst forberedt en saa væsentlig Forbedring af sin Forbindelse mellem Frederikshavn og Oslo, at Nordjylland sikkert kan gøre Regning paa her at have den bedste Forbindelse, man kan ønske sig. Paa Selskabets Initiativ sattes det Hurtigtog i Gang, der under Navnet »Nordpilen« er den hurtigste Forbindelse mellem Oslo og Hamburg — og altsaa hele Vesteuropa. Og fra 1. December indstætter Selskabet paa Frederikshavn—Oslo-Ruten det fuldstændigt ombyggede »Frederikshavn«, den tidligere Aalborgbaad, som i Øjeblikket er til en mange Maanedre lang Omkalfatring paa Helsingør Skibsværft.

»Frederikshavn« er allerede indrettet som Bilfærge. Der kan medtages 27 Vogne af normal Størrelse, og de kan ombordsættes og landsættes paa bekvemste Maade. Fremtidig bortfalder den tidligere Klasseinddeling paa Skibet, og man indretter det med »København« som Forbillede, saaledes at der bliver en Kahytsklasse og en »Turistklasse« med store, velventilerede Saloner i Agterskibet, udstyret med Lædermøbler, tidssvarende Toiletter o. s. v.

Stor Skibsbygningsordre

Fra Ankara meddeles, at engelske Værksteder snart kan vente en stor Skibsbygningsordre fra Tyrkiet. Det drejer sig om Bygningen af 8 Fartøjer varierende fra 18 miles 800 Tons Færger til 15 miles 5000 Tons Ruteskibe. De hurtiggaaende Færger skal benyttes mellem den europæiske og den asiatiske Side af Strædet ved Istanbul, og 5000 Tonnerne skal benyttes i Kysifart.

Værdien af Ordren anslaaes til ca. 20 Mill. Kr.

Ekspllosion paa et dansk Marinefartøj

Om Bord i et af Marinens smaa Fartøjer »Maagen«, der gør Inspektionstjeneste under Grønland, eksploderede for nogle Dage siden et Kanonslag, hvorved Chefen, Kaptajn-løjtnant Clausen, Næstkommanderende, Søløjtnant Bentzen og Kvartermester Rembrandt saaredes. Værst medtaget er Næstkommanderende, som staar i Fare for at miste

Førligheden paa højre Haand. De to andre fik Brandsaar i Ansigtet.

Er der for mange Fyr?

Ved 4-Tiden forrige Tirsdag Morgen er den danske Dampner »Knut«, tilhørende Rederiet »Progress«, og paa Rejse fra Gäfle i Sverige til Middelhavet med Trælast, grundstødt Syd for Amager, mellem Aflandslage og Kongelunden.

Grundstødningen skete i ret usigtbart Vejr, med Regn og Tykning, og under stærk Blæst. Der tilkaldtes straks Svitler-Baad til Assistance.

Aarsagen til Grundstødningen menes at være, at Skibets Fører har taget fejl af to af de mange Fyr, der findes paa dette Sted, — det er i Skibsførerkredse den almindelige Opfattelse, at der efterhaanden er kommen saa mange Fyr der, at Mulighederne for en Fejltagelse, navnlig i lidt usigtbart Vejr, er meget store.

Danmarks Samhandel med Italien

Handelsforhandlingerne mellem Danmark og Italien om en ny Overenskomst er nu i Realiteten afsluttet. Overenskomsten indeholder dels en Handelsaftale, dels en Clearing-aftale, og Samhandelen vil kunne ventes genopløst i Løbet af kort Tid.

Det vil dog næppe kunne ventes, at den nye Samhandel vil finde Sted i Forholdet 1 til 1, idet Danmark næppe vil kunne faa sine indefrosne Tilgodehavender i Italien hjem paa anden Maade end ved at aftage italienske Varer for i hvert Fald en Del af Beløbet.

M/S »Irland«s Grundstødning for Sø- og Handelsretten

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tiltale mod Føreren af Motorskibet »Irland«, Kapt. Jens Chr. Sørensen.

Det var dog ikke noget særligt alvorligt, Anklagemyndigheden havde at bebrejde Kaptajnen, der sludig er Fører i Dansk-Fransk Dampskibsselskab og for Tiden er i udenrigs Fart med et andet af Selskabets Skibe.

Tiltalen gik ud paa, at han havde overtraadt Bestemmelserne om, at der skal afgives Søforklaring i den første Havn, der naas efter Strandingstedet, ved at undlade at lade afholde Søforhør for Raadhusretten i Wasa i Finland.

Skibsrederen, der var til Stede, forklarede paa den fraværende Kaptajns og Rederiets Vegne, at Grundstødningen var sket ca. 32 Sømil fra Wasa. Det havde været meget vanskeligt at bjerge Besætningen fra »Irland«. Bjergningen var dog lykkedes ved et hellemodigt Arbejde af Besætningerne paa den stedlige Lodskutter, Kystbevogtningsskibet og enkelte af Besætningen paa Bjergningsdampneren »Protektor«, Rederiet havde sendt disse en Takkeskrivelse og 1000 Kr. til Deling, og det paatænkes vistnok ogsaa at yde dem en Anerkendelse fra den danske Stats Side.

Grunden til, at der ikke blev afholdt Søforhør i Wasa var, at Skibspapirerne og navnlig Journalerne ikke var med, da Kaptajnen første Gang tog i Land, og da han senere havde disse med, var den Del af Besætningen, der

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Forholdene paa Fragtmarkedet er stadig tilfredsstillende. Ganske vist er der, naar man ser bort fra River Plate, som ogsaa i den forløbne Uge har været meget aktivt, ikke overvældende mange Afslutninger, men, som vi tidligere har haft Lejlighed til at konstaterer, skyldes dette Forhold ikke saa meget Befragterne som Redernes Ulyst til at slutte, før det er absolut nødvendigt. Efterspørgslen er paa de fleste Markeder jævnt støt for Lastning Aaret ud, og paa en Række Markeder begynder der at vise sig mærkbar Interesse for Lastning helt hen til Jan./Febr. næste Aar.

Som ovenfor nævnt har River Plate igen i den forløbne Uge været den alt dominerende Faktor paa det oversøiske Fragtmarked. Der sluttedes omkring 50 Skibe til Rater, der varierede mellem 3/- og 3/6d. pr. Ton over Minimalraterne for Novbr.-Lastning, hvorimod senere Positioner maatte nøjes med omkring 2/- i Præmie. Til Destinationer uden for Minimalraterangen er Efterspørgslen begrænset. Up River til US. Atlantic eller St. John/Halifax noteres omkring 25/-.

Australien har været rolig. Grunden hertil synes at ligge i, at den nye Høst vil blive noget forsinket paa Grund af Tørke og derfor næppe vil være afskibningsklar i større Mængder før i Løbet af Januar. Redernes Fordringer ligger omkring 2/- over Minimalraterangen for Jan./Febr. Lastning, men dette synes at være 6d. mere end Befragterne vil betale.

For de andre Kornmarkeders Vedkommende er det mest bemærkelsesværdige den relativt store Aktivitet, der herskede paa St. Lawrence-Markedet i Ugens Begyndelse, hvor en Række store Baade blev sluttede paa Basis af Minimalraterne til U.K./Cont. Senere forhøjede Tramp Shipping Committee Raten til 2/6d., og dette medførte en Standsning i Operationerne, der dog forhaabentlig kun bliver af kortere Varighed. Donau er stadig ikke i Stand til at operere paa Grund af Valutavanskeligheder, og Nordpacific noteres kun omkring 24/- for fulde Kornladninger til U.K., hvilket ikke interesserer Rederne.

Af de andre oversøiske Markeder synes Sukker fra Cuba til Europa at ligge lidt bedre. Cuba/Marseilles har betalt 16/6d., og samme Rate er betalt til p.p. U.K./Cont. for Novbr.-Lastning.

Northern Range noteres praktisk talt kun Scrapjern. Raten er omkring 14/6d. à 15/- med fri Losning til U.K./Cont.

Chile noteres kun en lille Last paa omkring 6000

Ts. til Hawaii. Nordpacific har været aktivt for fio. Forretning til U.K., men Forholdene er nu noget roligere. Der er sluttet til 28/6d. for Novbr., 28/- for Novbr./Decbr. og 27/6d. for Januar. Der er stadig god Efterspørgsel efter Tonnage paa fio. Basis til Australien, hvorimod Transpacific synes at have tilstrækkelig Tonnage i det tilgængelige Linterspace.

Fra Østen har der været noget mere at gøre for Soyabønners Vedkommende. Der er sluttet til omkring 28/9d. for November. For Decbr.-Lastning ligger Raten omkring 30/-. Ris fra Saigon er et roligt Marked. Der noteres kun en enkelt Ordre til Nordafrika og franske Middelhavshavne til 30/-, Novbr.-Lastning.

De indiske Markeder er meget stramme. Hvede fra Karachi har taget 4—5 Baade til U.K./Cont. og har maattet betale indtil 27/-. Fra Madras-Kysten noteres Kerner til 32/6d. til U.K./Cont., og Linsæd fra Bombay til USNH. indikerer 33/-.

Paa de europæiske Markeder er det Udviklingen i Middelhavet og Sortehavet, der tiltrækker sig Opmærksomheden. For Middelhavets Vedkommende er der ganske vist ret stor Variation i de forskellige Forretningers Værdi, men i det store og hele er de opnaelige Rater tilfredsstillende. Af Afslutninger kan nævnes Bona/Middlesbrough 11/-, Morpou/Hamburg eller Harbur 15/6d., begge Ladninger Erts. Fosfat Tunis/Holland 12/-. Alexandria sluttede en lille Baad paa 190.000 Cbft. Bale for Novbr.-Lastning til en ikke opgivet Rate, saa den har sikkert ikke været billig.

Russerne har gjort en hel Del Forretning fra Sortehavet. Pigiron til Japan betalte 20/- for engelsk 8000 Tonner, hvorimod græsk Baad af samme Størrelse maatte nøjes med 19/3d. for lignende Forretning. Mariupol har betalt 17/6d. for Kul til Northern og 14/9d. til Bordeaux. Erts fra Poti til Mobile er sluttet til den gode Rate af 19/9d., Novbr.-Lastning.

Paa Trælastmarkederne er Stillingen noget roligere, men der sluttes dog stadig til Minimalraterne og derover. Kul fra England til Danmark noteres 5/- for 4000 Tonner med hurtig Losning.

Paa Timecharter-Markedet har der været ret stor Aktivitet. I Vestindia-Farten er sluttet en Række mindre Baade til omkring \$1.70 for Periode. Transatlantic Round har betalt \$1.20, Levering Montreal, Tilbagelevering USNH. for 5500 Tonner. Stor almindelig Tonnage har faaet \$1.10 for Vestkyst Sydamerika Rundtur, og en moderne 7300 Tonner har faaet \$1.25 for fire lignende Rundrejser.

kunde forklare noget om Grundstødningen og dens Aarsager, allerede sendt hjem til København, hvorfor Kaptajnen næppe har fundet Anledning til at lade 1. Styrmand og 1. Mester, som da var tilbage, afhøre om Grundstødningen, da de ikke havde Vagt ved denne.

Retspræsidenten udtalte, at da Besætning og Kaptajn efter Hjemkomsten til København straks havde afgivet Forklaring her, var man efter Omstændighederne mest tilbøjelig til at lade Kaptajnen slippe med en Advarsel, men for en Forms Skyld maatte man af Hensyn til Lovens Bestemmelser paalægge ham en Bøde, der dog kunde sættes saa lavt som til 20 Kr.

Skibsrederen vedtog paa den fraværende Kapt. Sørensens Vegne denne Bøde, der tilfalder Statskassen.

Dansk Damper solgt til Finland

Dampskibsselskabet »Dannebrog«, Rederi C. K. Hansen, har i disse Dage mod Bundbesigligelse solgt Dampskibet »Elsborg« til Skibsreder Anders Öström, Mariehamn paa Ålandsøerne.

»Elsborg«, der er bygget 1907 under Navnet »Ove Gjedde« paa Howalds Værft i Kiel, laster 2200 Tons d.w.

Den solgte Damper ligger i disse Dage i Gdynia for at laste Træ til Cardiff, og det er saa Hensigten, at Skibet

derfra skal bringe en Ladning Kul til dansk Havn, hvorefter det gaar i Dok ved et af de danske Skibsværfter. »Elsborg«, der føres af Kaptajn Larsen, vil, naar det gaar under finsk Flag, faa nyt Navn.

Rederiet Lauritzens Skoleskibe.

Skibsreder Knud Lauritzen udtaler i et Interview, at det er usikkert, at det eventuelle Køb af den 4m. finske Bark »L'Avenir« bliver til noget.

»Den Mulighed er til Stede, at vi i Stedet for vil anskaffe et Sejlskib med Hjælpemotor, men betydeligt større end vor nuværende Skoleskib »Fanø«. Om det bliver ved Køb eller Nybygning, kan jeg dog ikke foreløbig udtale mig om, men det er vor Hensigt at uddvide Uddannelsesmulighederne for de unge Søfolk.«

Aeroplanfabrikken i Nakskov

Planerne om Opførelsen af en Flyvemaskinefabrik i Nakskov er nu saa vidt fremme, at Kontrakten vil blive underskrevet i Løbet af faa Dage. Det skulde derefter blive en Sportsmaskine, »Swallow«, eller paa Dansk »Svalen«, Nakskov-Værftet skulde bygge.

Maskinen er en aaben to-sædet Maskine med en Motor paa 80 HK., der giver en Hastighed paa 160 km i Timen.

Olieforbruget er saa beskedent, at det kun drejer sig om ca. 4 Kr. i Timen.

Der skal her være Tale om en ualmindelig driftssikker Flyvemaskine, der praktisk talt ikke kan gaa i spinn, og den kræver kun meget lidt Plads til Start og Landing.

Skibsførernes Bestyrelsesvalg

Ved Bestyrelsesvalget paa den kommende Generalforsamling i Februar 1937 afgaar følgende 6 farende og 4 ikke-farende Medlemmer af Bestyrelsen:

De farende Dampskibsførere: Kaptajn C. Knudsen, Ø. K. Kaptajn C. H. Andersen, De danske Sukkerfabriker. Kaptajn L. D. Lydersen, D.F.D.S. Kaptajn E. Lerche-Jørgensen, »Jullandia«. Kaptajn M. M. Emdal, D.F.D.S.

De farende Sejlskibsførere: Kaptajn L. Jørgensen, 3mst. Sk. »Frieda«.

De ikke-farende Dampskibsførere: Kaptajn H. P. Hagelberg, Foreningens Formand. Kaptajn R. M. Jensen, Havnefoged, Marstal. Kaptajn J. Kusk Jensen, fh. Christiansholms Fabriker.

De ikke-farende Sejlskibsførere: Navigationsskolebestyrer G. C. O. Ryager, Afdelingsbestyrer, der er afgaaet ved Døden.

Efter Tur afgaar de førstnævnte 6 farende Skibsførere og de 3 førstnævnte ikke-farende Dampskibsførere.

Endvidere afgaar udenfor Tur følgende Medlemmer af Bestyrelsen: Kaptajn N. F. Pii, som er overgaaet til farende Førere, og Afdelingsbestyrer G. C. O. Ryager, som er afgaaet ved Døden.

Bestyrelsen opfordrer Medlemmer, som maatte ønske at stille sig som Kandidat til det forestaaende Bestyrelsesvalg, om snarest muligt at meddele Bestyrelsen dette, ikke mindst af Hensyn til de farende Førere.

Skibsfarten lammet paa Frankrigs Floder

Strejkesituationen i Flodskibsfarten har tilspidset sig. Hele Flodskibsfarten paa Seine, Marne og Saone er lammet. Ogsaa Forbindelseskanalerne mellem Marnefloden og Rhinen samt mellem Marne og Saone er ufarbare, idet en Række Pramme har lagt sig tværs over Kanalerne.

Fra Donai telegraferes, at alle Pramførerne har erklæret Strejke.

To nye Skibe

Dampskibsselskabet »Norden« har paa Nakskov Skibsværft bestilt to 9,000 Tons store Fragt-Motorskibe, og førleden blev Kølen lagt til det første af disse Skibe, der skal være færdigt til Aflevering i Begyndelsen af Foraaret. Det andet Skib skal leveres til næste Efteraar.

Dansk Fiskekutter sejlet i Sænk af tysk Trawler

Til Frederikshavn er indløbet Meddelelse om, at en af Englands-Baadene S. N. 47 »Nordlyset« i Nordsøen er blevet sejlet i Sænk af en tysk Trawler »Venus«. Kutteren sank øjeblikkelig, men Baadens 4 Mands Bestætning blev bjergat af den tyske Trawler.

Den forliste Kutter tilhørte Skibsbyggeriet Hjørne & Jacobsen, Frederikshavn, og føres af Skibsbygger Jacobsens Søn, der er hjemmehørende i Grimsby. Foruden Skipperen bestod Mandskabet af tre Partsfiskere, hvoraf to var ganske unge Mennesker fra Løkken.

Død i Lystyachten

Skipper Marius Wulff, Fører af Ing. Webers Lystyacht »Cinderella« (tidl. Blue Shadow), Svendborg, er under et Besøg med Lystbaaden i den svenske Skærgaard død om Bord som Følge af en Hjerneblødning.

Skipper Wulff, der blev 49 Aar, var paa det Tidspunkt ene om Bord i Lystyachten.

21 Skibe

var ved Udgangen af September under Bygning i Danmark. Heraf var 2 Dampskibe paa 3,275 Tons og 19 Motorskibe paa 78,740 Tons.

Nye Skibsmæglere

Handelsministeriet har meddelt H. Resmann og A. Arnø Beskikkelse som statsautoriserede Skibsmæglere i København.

Modtagelse i Argentina

I Buenos Aires sandt fornylig en Modtagelse Sted om Bord paa J. Lauritzens Skib »Laila«, idet 40 Gæster var inviteret af Kaptajn *Ulrik Jensen* og Kaptajn *K. G. Nilsson* — der repræsenterede Ejerne og Agenterne — S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia. Der var Repræsentant for den danske Legation og for de argentinske Myndigheder o. s. v., og alle var meget begejstret for det smukke Skib.

Gammel Sejler solgt

Et af Danmarks ældste Sejlfartøjer, Jagten »Ivarine Kathrine« af Lohals, er i disse Dage af Skipper A. H. Petersen, Hou, solgt til den kendte Skibsbygger og Plantage-

ejer Sophus Weber i Svendborg. Jagten er bygget 1852 paa Boas' Værft i Rudkøbing.

Det danske Besøg i Gdynia

Delegationen for Københavns Havn aflagde officielle Besøg hos den danske Konsul, Regeringskommisæreren o. s. v. i Gdynia. Derefter besøgte Delegationen Havnen, hvorefter den af Chefen for det maritime Departement, Lengowski, var indbudt til Frokost, og om Eftermiddagen aflagde Delegationen Besøg i en Kommuneskole, hvor Børnene sang den danske Nationalsang.

Om Aftenen gav Gdynias Kommunalraad til Ære for Gæsterne en Banket, ved hvilken der udveksledes hjertelige Taler. Havnedirektør Laub fremhævede Nødvendigheden af et Samarbejde mellem Københavns og Gdynias Havne. Efter Banketten afrejste Delegationen til Warszawa og vendte hjem Mandag Morgen.

Dansk Søret

Et nyt juridisk Standardværk »Dansk Søret« af Professor, Dr. jur. Kristian Sindballe er i disse Dage udsendt.

Det er Gyldendal, der udgiver Værket, der vil komme i 4 à 5 store Hæfter. Foreløbig er 1. Hæfte kommet. I dette behandles udelukkende de offenkendte Regler, der ifølge Love og Traktater gælder for den danske Skibsfart.

For Jurister som for de store Dele af Erhvervslivet, der har Tilknytning til Skibsfarten, har Værket Betydning. Man staar her for første Gang overfor en indgaaende Behandling af det vigtige Emne, og alt er i det stort anlagte Værk ført op til Dato.

Det vil finde Vej til alle interesserede.

Tyskland Handels-Balance

Indførselen havde i September en Værdi af 336,4 Mill. Mark eller 9 Mill. mindre end i August. Udførselen beløb sig til 411,6 Mill. Mark eller 3 Mill. mere end i August. Der har altsaa været et Udførselsoverskud paa 75,2 Mill. Mark.

Købt Skib i Hamborg

Kapt. Marcussen, Troense, har i Hamborg købt en tysk Motorskonnert »Adelheid«. Kapt. Marcussen overtager i disse Dage Skibet i Aalborg, hvorefter det, naar Indregistreringen under dansk Flag er i Orden, gaar i Fragtfart med Troense som Hjemsted.

Iraks Import

Den græske Presse har i den sidste Tid indeholdt Oplysninger om Handelsamkvæmmet mellem Grækenland og Irak, og der peges ogsaa paa de Muligheder, som menes at være til Stede for en Udvidelse af Eksporten af Varer, som hidtil ikke har været at finde blandt Grækenlands Eksportartikler til dette Land. Der nævnes bl. a. Hermetik og, hvad der vel kan have Interesse for Danmark, Øl. Iraks Forbrug af Øl er ret stort, og Irak importerer alt sit Øl fra Udlandet. Importen var

1931—32	168.402 gallons
1932—33	183.161 »
1933—34	186.397 »
1934—35	159.400 »
	(ca. 717.320 Liter).

Pacifics blåa Baand

»Queen Mary«s Rekord har vakt Interesse for Spørgsmaalet om et blåa Baand ogsaa paa andre Oceaner end Atlanten. Navnlig er det blevet drøftet, hvordan det stiller sig med Hastighederne mellem Japan og den amerikanske Vestkyst. Det viser sig, at Damperen »Empress of Japan« i Aaret 1931, da Kongen af Siam var med om Bord som Passager, tilbagelagde Rejsen mellem Yokohama og Race Rock i den hidtidige Rekordfart, nemlig paa 7 Dage 20 Timer og 6 Minutter, og dermed slog en lidligere Rekord med 6 Timer. Men denne Rekord har altsaa holdt sig i de sidste 5 Aar.

Norske Skibsbygningsingeniører ved fremmede Værfter

Norges Rederforbund og de norske Ingeniørers Sammenlutning har forhandlet om der var en Mulighed for at førstnævnte kunde benytte sin Indflydelse saaledes, at norske Redere, naar de bestille Skibe i Udlandet, gjorde det som en Betingelse, at en norsk Skibsbygningsingeniør fik Ansættelse paa det fremmede Værft saa længe Bygningen af det paagældende Skib sandt Sted. Det vil ikke mindst for unge norske Skibsbygningsingeniører have Betydning at komme ud og se paa Forholdene paa fremmede Værfter, og der synes, hævdes det i Norge, at være noget rimeligt i at dette Ønske opfyldes, i Betragtning af de store Ordre, Norge placerer i Udlandet.

Ny Tyneside Kaj for den skandinaviske Trafik

Ved et Møde i River Tyne Improvement Commission meddeltes det, at der var truffet Aftale med Fred. Olsen

Linien, Oslo, med Hensyn til dens Rute mellem Tyne og Oslo og Indretningen af en ny Kaj mellem Albert Edward og den nordlige Ende af Tyne Commission Kajen, op til den, der er bygget til Bergenske Dampskibsselskab.

Efter den nye Plan vil der blive bygget en Kaj paa omtrent 400 Fods Længde med en Dybde langs Siden paa 22 Fod. Kajen vil blive forsynet med de nødvendige Jernbanespor og med Kraner og hvad der ellers er nødvendigt for Trafiken. Planen vil koste 40,000 Lstl. at faa bragt ud i Livet.

Ø. K.'s nye Pacifikbaad

Østasiatisk Kompagni har besluttet at bygge en ny, moderne Baad til Pacifiklinien. Skibet bliver en kombineret Passager- og Fragtbaad. Pacifiklinien er allerede internationalt berømt, og dens Ry er saa stort, at de fleste Kahytter paa Liniens Baade er forudbestilt til langt ind i 1937, et overordentlig sjældent Fænomen for selv de store Oceanlinier.

Stort Import-Overskud i September Maaned

Medens Danmark i August havde et Eksport-Overskud paa 4,8 Mill. Kr. og iøvrigt i fire af de foregaaende syv Maaneder havde væsentligt større Eksport-Overskud, har Udenrigshandelen i September bragt et Import-Overskud paa 33,1 Mill. Kr. mod et Import-Overskud paa 15,3 Mill. i September i Fjor, saaledes at denne Maanedes Import-Overskud har været dobbelt saa stort i Aar som i Fjor.

»Danmark«

Statsskoleskibet »Danmark«, der som omtalt forleden Dag løb ind til Santa Cruz paa Teneriffa, de canariske Øer, for at landsætte en Elev, Nr. 23 Carl Olsen fra Læsø, der var blevet syg, vil først paa Lørdag fortsætte sit videre Togt til Vestindien. Det viste sig, at Eleven nu aller var blevet rask, og han følger saaledes nu med Skibet paa dets videre Togt med Trinidad som næste Anløbssted.

Der meldes iøvrigt alt vel om Bord.

Isforholdene i Finland

Firmaet Wiljo Byström & Co., Uleåborg, telegraferer, at det frøs 9 Grader Tirsdag Nat, men at Sejlskibet var fuldstændig uhindret.

PERSONALIA

85 Aar.

Skibsreder C. W. Clausen, Marstal, fejrede 17. Oktober sin 85 Aars Fødselsdag.

Efter at have bestaaet Styrmands- og Skibsførereksamen kom han til at gøre Tjeneste i Firmaet H. C. Christensen, hvor han opnaede en smuk Position. I ca. 20 Aar var Clausen Fører paa Firmaets store Sejlskibe.

Da Clausen var omkring 50 Aar, »lagde han op«, men besluttede at oprette en selvstændig Rederivirksomhed, som han siden drev med megen Dyglighed.

80 Aar

Kaptajn C. A. Svane, tidligere mangeaarig Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, fyldte den 19. Oktober 80 Aar. Kaptajn Svane er bosiddende i Frederikssund.

POSITIONSLISTE PR. 20. OKTOBER 1936

A

s.s. Aalborg, pass. Skagen 19.10.
s.s. Aalborghus afg. Kbhvn. 22.10. til Aalborg.
s.s. Aarhus afg. Kbhvn. 22.10. til Aarhus.
s.s. Aarø, Thomsen, afg. Kbhvn. 16.10.
s.s. Aase, afg. London 16.10. til Frederikund.
m.t. Aase Mærsk, afg. København 2.10. til Corpus Christi.
s.s. Absalon, ank. Uleåborg 12.10.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Nakskov 19.10.
s.s. Agnete, pass. La Caubre 16.10. til Bordeaux.
s.s. Agnete Mærsk, afg. Swansea 1.10. til Montreal.
s.s. Alabama pass. Dover 4.10. p. R. t. Buenos Aires.
s.s. Alexandra ank. Esbjerg 14.10., afg. Esbjerg 23.10. til Grimsby.
s.s. Alfa, pass. Beachy Hd. 9.10. p. R. t. Las Palmas.
s.s. Algarve afg. Lissabon 17.10. til Kbhvn.
s.s. Alice, ank. London 14.10.
m.s. Almena, ank. Newcastle-on-Tyne 16.10.
m.s. Alsia, Heindorn, afg. Suez til Port Sudan 19.10. udg.
s.s. Allsund, Hansen, ank. Montreal 13.10.
s.s. Amalienborg, ank. Sharpness 16.10.
m.s. Amerika, Borch, ank. London 16.10. hjg.
m.s. Anglo Mærsk, afg. Tripoli (Syria) 11.10. til Pauillac.
s.s. Anna, afg. Aarhus 14.10. til Wiborg, Finland.
m.s. Anna Mærsk, ank. Manila 14.10.
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, afg. Dakar 12.10. udg.
s.s. Anne, pass. Dunnet Hd. 9.10. til Kingsport (N. S.).

70 Aar

Flv. Skibsfører R. Knudsen, Marstal, fyldte 17. Oktober 70 Aar. Knudsen har fra sin tidligste Ungdom faret til Søs. I de ca. 50 Aar, han har pløjet Bølgerne, er der ikke den Verdensdel, han ikke har set. Blandt andet har han sejlet med de store Fuldskibe rundt Kap Horn til Chile og San Francisco, og i mange Aar har Knudsen været Skipper og ført flere Skibe i H. C. Christensens Rederi. Det sidste Skib, han førte, var »Nauta«, og for 5—6 Aar siden forlod han Søen.

Tidligere Fører i L. H. Carl's Rederi og Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn C. F. Rasmussen, fylder den 10. November 70 Aar.

Den 14. November fylder Kaptajn J. Jørgensen 70 Aar. Kaptajn Jørgensen, der tidligere var Fører i D.F.D.S. og sidst førte S/S »Douro«, forlod Søen 1932.

60 Aar

Den 18. Oktober fyldte Kaptajn A. P. Johansen 60 Aar. Kaptajn Johansen er Fører af Motorskibet »Hammershus«, D/S paa Bornholm af 1866.

Havnefoged ved Københavns Havn, Thomas Klitbo, fylder den 2. November 60 Aar.

50 Aar

Kaptajnløjtnant Robert Andersen, Formand for Foreningen af Søofficerer i Reserven, fyldte 18. Oktober 50 Aar.

Dødsfald

Skibsreder Axel Carl, den yngste af de to Brødre Carl, der er Indehavere af Rederiet »Heimdals«, er død, 41 Aar gammel. I de sidste Aar var han tillige korresponderende Reder for Rederiet »Albion«.

Axel Carl var vellidt i vide Kredse, Bærer af et af de kendteste Navne indenfor dansk Skibsfart og til Trods for sin forholdsvis unge Alder allerede Indehaver af en Række betydningsfulde Poster. Han var Chef i Firmaet efter Martin Carls Død i 1921 og sad som Medlem af Bestyrelserne for Helsingør Skibsværft og af Aktionær-raadet for Kastrup Glasværk. Fra alle Sider beklages hans tidlige Bortgang.

Flv. Overmaskinmester i Det forenede Dampskibsselskab, N. C. Frandsen, er afgaaet ved Døden, 70 Aar gammel. Den Afdøde har været ansat i Det Forenede fra 1888 til for 5aa Aar siden, da han gik af med Pension. I 16 Aar var han Overmaskinmester i »Frederik VIII«, hvor han var meget populær blandt Passagererne, som han ofte kom i Berøring med. Ogsaa blandt Kollegerne var han afholdt, og de mange nuværende Maskinmestre, der har arbejdet under ham, saa op til ham som en dygtig Fagmand og fremragende Chef og Lærer.

Indenfor det store Selskab vil man mindes ham og hans Gerning længe.

Prokurist K. Erichsen i Det Dansk-Franske Dampskibsselskab er pludselig afgaaet ved Døden, kun 40 Aar gammel. Prokurist Erichsen havde i Aarenes Løb arbejdet sig frem til den betroede Stilling som Prokurist og beskæftigede sig særlig med Indkøbene og Assurance.

B

s.s. A. P. Bernstorff, afg. Esbjerg 24.10. til Antwerpen.
m.s. Argentina ank. Buenos Aires 9.10.
m.s. Arizona afg. Bahia 14.10. til Madeira.
s.s. Arnold Mærsk, ank. Leningrad 10.10.
m.s. Asbjørn, Bjark, pass. 7° 01' S. 177° 34' V. 8.10. p.R.t. Adelaide.
s.s. Askø, Langlykke, ank. Norrköping 16.10.
s.s. Aslaug, afg. Port Williams 14.10. til Liverpool.
m.s. Asnæs, pass. Fornæs 16.10.
m.s. Astoria, Jensen, afg. Shanghai 16.10.
m.s. Asia, Hansen, afg. Grays Harbor til Shanghai 16.10.
ss. Astrid, Madsen, ank. Walkom 19.10.
m.s. Australien, Rasmussen, afg. Port Said 18.10. hjg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. 10. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	53,00
NEWYORK.....	459,75	AMSTERDAM.....	245,50
BERLIN.....	184,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,25	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	105,60	PRAG.....	16,40
ROM.....	25,00	WARZAWA.....	86,85

m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Abonnema 17.10.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Stettin 17.10.
 s.s. *Brasilien* forv. afg. Stavanger 20.10. til Kbhvn.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Antwerp 14.10.
 s.s. *Bretlund*, Pedersen, afg. Danzig 18.10. til Bordeaux.
 s.s. *Britta*, pass. Hollenau 13.10. til Danzig.
 s.s. *Broholm* i Dok i Helsingør siden 16.10.
 s.s. *Brosund*, Bondesen, a.g. Methil 12.10. til New York, pass. 59° N, 15,08° W. 17.10.
 s.s. *Brynhild* afg. Randers 20.10. til Anbenraa.

C

m.s. *California* afg. Moss 17.10. til River Plate.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Panama Canal til San Francisco 18.10. udg.
 m.s. *Canadian Reefer*, afg. Vancouver 10.10. til Alexandria.
 s.s. *Carmen*, afg. Kalundborg 10.10.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christi 8.10. til Flushing.
 s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 17.10. til Antwerpen.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Buenos Aires 8.10. til New York.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Ushant 18.10. hjg.
 m.s. *Chr. Holm*, ank. Buenos Aires 19.10.
 s.s. *Chr. J. Kampmann*, afg. Rotterdam 12.10. til Miami.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, ank. San Pedro 18.10.
 s.s. *Christiansborg*, afg. Narvik 17.10.
 s.s. *Cimbria*, ank. Aarhus 18.10.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Aalborg 17.10.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, forv. afg. Antwerpen 20.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Philadelphia 15.10. til Halifax.
 s.s. *Cyril*, Farup, forv. afg. Lisbon 22.10.

D

s.s. *Dagmar*, ank. Nyborg 13.10.
 s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 17.10. til London.
 s.s. *Dania*, afg. Danzig 11.10. til Reykjavik.
 m.s. *Danmark*, forv. ank. Aruba 26.10.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hamburg for Genoa 18.10. udg.
 s.s. *Delaware* afg. Wilmington N. C. 16.10. til Houston.
 s.s. *Dorrit*, afg. Julianehaab 7.10. til Newfoundland.
 s.s. *Douro* i Kbhvn.
 s.s. *Dronning Alexandrine* afg. Kbhvn. 29.10. til Island.

E

s.s. *Ebro* i Kbhvn.
 s.s. *Ebba*, afg. Gibraltar 16.10. til St. Malo.
 s.s. *Edith*, pass. Gibraltar 16.10. til St. Malo.
 s.s. *Edu. Nissen*, pass. Dungeness 16.10.
 s.s. *Effie Mærsk*, pass. Lodingen 8.10.
 s.s. *Egholm* ank. Liverpool 17.10.
 s.s. *Elic*, Lisberg, pass. Lødingen 16.10.
 s.s. *Elisabeth*, ank. Umeaa 14.10.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Caen 11.10.
 s.s. *Ellen*, pass. Dunnet Hd. 12.10. til Skive.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Dunnet Head 17.10.
 s.s. *Elsborg*, pass. Kbhvn. 20.10.
 s.s. *Else*, ank. London 8.10.
 s.s. *Emanuel* forv. ank. Kbhvn. 20.10.
 s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Helsingør 6.10.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Romouski 5.10. til London.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Trinidad 2.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Energi* afg. Kolkha 17.10. til La Rochelle.
 s.s. *England*, afg. Gdynia 17.10. til Antwerp.
 s.s. *Enigheden* ank. Faxe Ladeplads 19.10.
 s.s. *Erna*, afg. Buenos Aires 10.10.
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Hamburg 17.10. hjg.
 s.s. *Erindring* ank. Grenaa 20.10.
 s.s. *Ester*, ank. Watchet 12.10.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Malmø 20.10.
 s.s. *Estland*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Estrid*, afg. Sete 14.10. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 10.10. hjg.

F

m.s. *Fano*, ank. Hernøsand 7.10.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Fremantle til Adelaide 12.10. udg.
 s.s. *Flora* ank. Kbhvn. 24.9.
 s.s. *Flynderborg*, ank. London 16.10.
 s.s. *Fredensborg*, afg. Lisbon 19.10.
 s.s. *Frederiksberg*, afg. Cardiff 16.10.
 s.s. *Freja*, pass. Spurn Hd. 14.10. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Frigga* afg. Esbjerg 20.10. til Grimsby.

s.s. *Frode* afg. Newcastle 12.10. til Albany.
 s.s. *Fylla*, ank. Grangemouth 14.10.

G

s.s. *Garonne* i Kbhvn.
 s.s. *Gerd*, pass. Gibraltar 12.10. p. R. t. London.
 s.s. *Gerda*, pass. Spurn Hd. 14.15. p. R. t. Stolpmunde.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Antwerp 17.10.
 s.s. *Georgia* afg. New York 10.10. til Oslo.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Los Angeles 1.10.
 s.s. *Gorm* ank. Garston 9.10.
 s.s. *Grete*, afg. Flushing 13.10. til Port Williams.
 s.s. *Gronland*, Sørensen, ank. Murmansk 16.10.
 s.s. *Gudrun*, pass. Gibraltar 14.10. p. R. t. Haifa.
 s.s. *Gunhild*, pass. Cuxhaven 14.10. p. R. t. Ireland.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. London 14.10. til Casablanca.
 s.s. *Gyda*, afg. Immingham 10.10. til Halifax.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Archangel 10.10. til Birkenhead.
 s.s. *Hafnia*, ank. Flensburg 18.10.
 s.s. *Halfdan*, ank. Kbhvn. 19.10.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Hull 16.10.
 s.s. *Hans Broge*, ank. Amsterdam 15.10.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 20.10.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Oran 3.10. til Alexandria.
 s.s. *Harald* ank. Gdynia 16.10.
 s.s. *Harriet*, afg. Gibraltar 10.10. til Nice.
 s.s. *Hebe* afg. Kbhvn. 22.10. til Newcastle.
 s.s. *Helene*, ank. London 14.10.
 s.s. *Helge*, ank. Hull 1.10.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Los Angeles 23.9. til Wellington.
 m.s. *Herdis*, pass. Ushant 8.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Herttha Mærsk*, afg. Lorient 11.10. til Port Talbot.
 s.s. *Hilde*, afg. Port Williams 11.10. til Clyde.
 s.s. *Hindholm* ank. Kbhvn. 15.10.
 s.s. *Hroar* ank. Kbhvn. 12.10.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Gdynia 11.10.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. Seattle 13.10. udg.
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Buenos Aires 10.10.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Aarhus 15.10.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Sete 6.10.
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Skagen 11.10. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Inger*, pass. Skagen 14.10. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Inger Toft*, ank. Frederikshavn 4.10.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Lødingen 18.10.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Philadelphia 9.10.
 s.s. *Ivar* afg. New Orleans 12.10. til Norfolk V.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 9.10.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Bayonne 9.10.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Huelva 13.10.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Dungeness 11.10. p. R. t. Paraguana.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Hongkong til Singapore 17.10. udg.
 s.s. *Jenny*, ank. Stettin 14.10.
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Ushant 13.10.
 s.s. *Johanne*, ank. Uuras 8.10.
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Gibraltar 15.10. p. R. t. Bergen.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 19.10.
 s.s. *Jonna*, afg. Rio Janeiro 1.10. til Hamburg.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Bangkok til Singapore 13.10. hjg.
 s.s. *Jutta*, ank. London 15.10.
 s.s. *Jægersborg*, afg. Nykøbing F. 16.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Huelva 14.10.
 s.s. *Karen*, afg. Granton 12.10. til Lemvig.
 s.s. *Karen Toft*, afg. Archangel 19.10.
 s.s. *Karla*, pass. Dungeness 16.10. p. R. t. Sornæs.
 s.s. *Katholm* ank. Kbhvn. 20.10.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Liverpool 16.10. til Constanza.
 s.s. *Kentucky* forv. afg. Gdynia 20.10.
 s.s. *Kirsten*, pass. Helsingør 16.10. p. R. t. London.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Tuxpan 7.10. p. R. t. Puerto Mexico.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Leningrad 13.10.
 s.s. *Knud* ank. Kbhvn. 18.10.
 s.s. *Knut*, ank. København 14.10.
 s.s. *Kong Haakon* ank. Stettin 18.10.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Port de Bouc 11.10.
 m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Suez 18.10. hjg.
 s.s. *Laura*, pass. Cape Verde 9.10. p. R. t. Rio Janeiro.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Mesane 27.10.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Juearo 1.10. til Clyde.
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Skagen 15.10.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Sharpnes 13.10.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Sulina 17.10.
 s.s. *Lilian*, ank. St. Louis Rhone 10.10.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Archangel 17.10.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Goole 18.10.
 m.s. *Louisiana* afg. Korsør 20.10. til Esbjerg.

m.s. *Lundby*, Lund, pass. Panama 1.10. p. R. t. Immingham og West Hartlepool.
s.s. *Lynæs*, pass. Dover 19.10.

M

s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 16.10.
s.s. *Maine* ank. Antwerp 14.10., afg. Antwerpen 16.10. til Kbhvn., pass. Skagen 20.10.
s.s. *Maja* afg. Stettin 13.10. til Haukipudas.
m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Aden til Singapore 11.10. udg.
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Leningrad 14.10.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Huelva 14.10. til Sas van Ghent.
s.s. *Margrete*, ank. Lovisa 12.10.
s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 19.10.
s.s. *Marianne*, ank. København 13.10.
s.s. *Marie Toft*, ank. Rouen 16.10.
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Tampico 9.10.
m.s. *Marocco* ank. Lissabon 19.10.
s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Marseilles 17.10.
s.s. *Martin Goldschmidt*, ank. Hull 5.10.
s.s. *Marx*, afg. Leningrad 13.10.
s.s. *Maryland* ank. Santos 15.10.
s.s. *Mathilde Mærsk*, pass. Helsingør 11.10.
m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Singapore 18.10. udg.
s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 19.10. til Antwerpen.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Haderslev 16.10.
s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Køge 18.10.
s.s. *Najaden*, ank. Wiborg 11.10.
s.s. *Nancy*, pass. Skagen 14.10.
s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 18.10.
s.s. *Nelly*, pass. Dungeness 15.10.
s.s. *Nerma*, afg. Hangö 13.10. til Raumo.
s.s. *Nevada* afg. Buenos Aires 27.9. til Lissabon.
m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. San Francisco 2.10.
s.s. *Niel Mærsk*, afg. Yokohama 10.10. til New York.
s.s. *Niobe*, pass. Ushant 12.10. p. R. t. Sete.
m.s. *Nordbo*, afg. Dukar 1.10. til Buena Aires.
s.s. *Nordborg*, ank. Kbhvn. 20.10.
s.s. *Norden*, ank. Caripito 9.10.
m.s. *Nordfarer*, afg. Laurencio Narques 30.9. til Fremant.
m.s. *Nordhavet*, afg. New York 10.10. til Lisbon.
m.s. *Nordhval*, pass. Balhao 9.10. p. R. t. Buenaventura.
m.s. *Nordkap*, afg. New York 29.9. til Buenos Aires.
s.s. *Nordlys*, ank. Montevideo 14.10. p. R. t. Buenos Aires.
s.s. *Nordsøen*, ank. Newcastle-on-Tyne 15.10.
m.s. *Normandiet*, Petersen, afg. New York 16.10.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 20.10.
s.s. *Olaf* ank. Liverpool 16.10.
s.s. *Olga*, pass. Fornæs 10.10 p. R. t. Rødbyhavn.
s.s. *Olga S.*, ank. Casablanca 10.10.
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Newfoundland 6.10. til Redham Dock.
m.s. *Olympia*, Lorentzen, forv. ank. Montreal 8.10.
m.s. *Oregon* afg. Aarhus 3.10. til River Plate.
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Leningrad 13.10.
s.s. *Otto Petersen*, afg. Swansea 15.10. til Montreal.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Manzatlan til San Francisco 17.10.
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 19.10.
s.s. *Paula*, ank. New York 15.10.
m.s. *Peru*, Kragelund, afg. Beira til Bangkok 3.10. udg.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Savannah 15.10. til Cebu.
s.s. *P. Madsen*, afg. Oran 13.10. til Marseilles.
s.s. *P. N. Damm*, ank. Grangemouth 11.10.
s.s. *Polly*, afg. Sundsvall 14.10. til Bridwater.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Mullerup 21.10.
s.s. *Primula* i Esbjerg.
s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Aalborg 17.10.

R

s.s. *Randi*, ank. Manchester 15.10.
s.s. *Reval*, ank. London 16.10.
s.s. *Riga*, afg. København 17.10. til Leningrad.
s.s. *Rigmor*, ank. Dunkirk 10.10.
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Archangel 21.9.
s.s. *Rita* i Dok.
s.s. *Robert*, pass. Skagen 15.10.
s.s. *Rosenborg*, afg. Kbhvn. 19.10.
s.s. *Rota* afg. Odense 15.10.

S

s.s. *Saga* afg. Kbhvn. 15.10.
m.s. *Sally Mærsk*, ank. Shanghai 16.10.
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Methil 19.10.
s.s. *Scandia*, afg. Fornæs 18.10. til Nyborg.
s.s. *Scandia*, ank. Fecamp 18.10.
s.s. *Scotia*, afg. Copenhagen 19.10. til Gdynia.
s.s. *Seine* i Kbhvn.
s.s. *Sejra*, Brockmann, ank. Huelva 18.10.
m.s. *Selandia*, Andersen, pass. Mona Passage p. R. t. Hull 2.10.
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Ghent 11.10. til Huelva.
s.s. *Signe*, afg. London 16.10. til Malmø.
s.s. *Sigrid*, ank. Yxpila 13.10.
s.s. *Sigrun* afg. Aarhus 17.10. til Liverpool.
s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 7.10.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Archangel 15.10.
s.s. *Skagerak*, ank. Pateniemi 10.10.
s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 18.10.
s.s. *Skodsborg*, ank. Gdynia 14.10.
s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 19.10.
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Huelva 14.10.
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Kingston (Ja) 25.9. til Rotterdam.
s.s. *Sophie*, pass. Spurn Hd. 15.10. p. R. t. Tees.
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Ghent 11.10. til Huelva.
s.s. *Stella*, ank. Hull 15.10.
m.s. *Stensby*, Eggert, afg. Hopewell Va. 9.10. til Aalborg.
m.s. *Stjerneborg* afg. Christobal 2.10.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 17.10.
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Beira 15.10.
s.s. *Svanhild* afg. Kbhvn. 16.10. til Albany.
s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 12.10. til Manchester.
s.s. *Svend Pii*, ank. Nakskov 14.10.
s.s. *Suborg*, afg. Bona 18.10.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 18.10.
m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Montreal 16.10.
m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Adelaide 19.10.
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Nakskov 21.10.
s.s. *Tekla*, afg. Fredericia 12.10. til Trangsund.
s.s. *Tempo*, Skou, afg. Danzig 19.10.
s.s. *Tennessee* afg. Norfolk 18.10. til Miami.
s.s. *Thyra* afg. Leith 13.10.
s.s. *Thyra*, afg. Flushing 14.10. til Skuru.
m.s. *Tonking*, Juul Christensen, afg. Hongkong til Singapore 15.10. hjg.
s.s. *Tjaldur* i Kbhvn.
s.s. *Tomsk* afg. Antwerpen 15.10. til Kbhvn.
s.s. *Tove*, ank. Trangsund 12.10.
s.s. *Tovelil*, Bang, pass. Quessant 19.10.
s.s. *Trio*, Svane, ank. Svendborg 16.10.
s.s. *Trondhjem* ank. Stettin 20.10.
s.s. *Tula* afg. Kbhvn. 15.10. til Antwerpen.
s.s. *Tunis* afg. Oran 19.10. til Algier.
m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. afg. New York 23.10. til Rio, Santos og Buenos Aires.
s.s. *Tyr* i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, ank. Swansea 19.10.
s.s. *Ulla*, pass. Canary Is. 13.10. p. R. t. Rio Janeiro.
s.s. *Ulrik Holm*, afg. Helsingfors 14.10. til Leningrad.
s.s. *Uranicborg*, afg. Newport News 19.10.

V

s.s. *Valborg*, ank. Shorham 10.10.
s.s. *Vendia*, ank. Stettin 16.10.
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Great Yarmouth 15.10.
s.s. *Viborg*, pass. Ushant 20.10.
s.s. *Victoria*, ank. Danzig 19.10.
s.s. *Vidar* ank. Esbjerg 14.10.
s.s. *Viola*, afg. Bremen 1.10. til Canada.
s.s. *Wilh. Colding* ank. Gdynia 9.10.
s.s. *Virginia* afg. Lissabon 14.10. til Kbhvn.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamborg 20.10.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 15.10. til Lorient.

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Safi 16.10.

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

Telefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

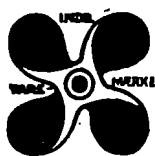
AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikant af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.
 2 Tørdokke 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.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL



Weioliin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
 NYHAVN 43

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.: "Holmelld"
 Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & 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

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN
 AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7808



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER
 Norsk statsant. Kompassrettere

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.

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

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
 SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
 KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.
 W A S A (Finland)

Medlemmer af

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 21. Oktober 1936.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer 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 retvædsende, og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2845. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösunds norra inlopp. Oplysning om Tønde.
(U. f. s. Nr. 42/3110. Stockholm 1936.)
Den røde Tøndeboje med Kost (Nr. 2 N. fra) ved Løbets E.-Side paa c. $57^{\circ} 54',_8$ N. $19^{\circ} 02',_1$ E. er bortdrevet. En ny Tønde udlægges ikke foreløbig.
2846. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Furillen Fyr slukkes midlertidig.
(U. f. s. Nr. 42/3111. Stockholm 1936.)
Furillen Fyr paa c. $57^{\circ} 46',_1$ N. $19^{\circ} 00',_5$ E. vil midlertidig blive holdt slukket fra den 1. Januar 1937 og indtil videre.
2847. Sverige E.-Kyst. Lystønder atter tændt.
(U. f. s. Nr. 42/3108. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Lystønder er atter tændt og i Orden:
Kungsgrund c. $57^{\circ} 41'$ N. $16^{\circ} 56'$ E. *Ölands norra grund* c. $57^{\circ} 29'$ N. $17^{\circ} 09'$ E.
(E. f. S. Nr. 41/2777 1936.)
2848. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 42/3106. Stockholm 1936.)
Fyrskibet *Finngrundet* paa c. $61^{\circ} 04'$ N. $18^{\circ} 40'$ E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyr- og Taagsignalkarakterer er uforandrede. Reservefyrskibet har ikke Luftmembransender, Undervandsmembransender eller Radiofyr.
(E. f. S. Nr. 36/2461 1936.)
2849. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fågelskär Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 28/993. Helsingfors 1936.)
Fågelskär Fyr paa c. $63^{\circ} 09'$ N. $21^{\circ} 20'$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,5^s$, Mærke $2,6^s$. — Iøvrigt uforandret.
2850. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærsgaard. Tjärnbådan. Oplysning om Fyr.
(U. f. s. Nr. 28/994. Helsingfors 1936.)
Tjärnbådan Fyr paa c. $63^{\circ} 03'$ N. $21^{\circ} 18'$ E. har en Synsvidde af 15 Sm.
(E. f. S. Nr. 41/2780 1936.)

2851. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Karlshamnsudd Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 28/992. Helsingfors 1936.)

Karlshamnsudd Fyr paa c. 59° 59' N. 24° 21' E., der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s, er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| a. Grønt i Pej. fra c. 315° til c. 320°. | f. Rødt i Pej. fra c. 5° til c. 42°. |
| b. Hvidt i — - c. 320° - c. 328°. | g. Grønt i — - c. 42° - c. 119°. |
| c. Rødt i — - c. 328° - c. 335°. | h. Hvidt i — - c. 119° - c. 123°. |
| d. Grønt i — - c. 335° - c. 353°. | i. Rødt i — - c. 123° - c. 139°. |
| e. Hvidt i — - c. 353° - c. 5°. | |

Iøvrigt uforandret.

2852. Tyskland. Vinterafmærkning.

(N. f. S. Nr. 42/4680. Berlin 1936.)

Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.

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

2853. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Afmærkning forandres.Den 5. November d. A. eller snarest derefter forandres Afmærkningen i *Guldborg Sund* N. for *Nykøbing*, som følger:

I. De røde Stager med 1 opadvendt Kost paa nedennævnte Pladser ombyttes med røde Stager med 2 opadvendte Koste:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 52' (42") N. 11° 45' (03") E. | d. 54° 50' (03") N. 11° 48' (06") E. |
| b. 54° 50' (55") N. 11° 45' (24") E. | e. 54° 48' (35") N. 11° 47' (18") E. |
| c. 54° 50' (49") N. 11° 46' (50") E. | |

II. De hvide Stager med 1 Halmvisk paa nedennævnte Pladser ombyttes med hvide Stager med 2 Halmviske:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 51' (01") N. 11° 45' (29") E. | c. 54° 49' (02") N. 11° 47' (21") E. |
| b. 54° 49' (53") N. 11° 48' (16") E. | d. 54° 47' (39") N. 11° 49' (30") E. |

III. En rød Stage med 1 opadvendt Kost udlægges paa hver af nedennævnte Pladser:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 50' (50") N. 11° 46' (24") E. | c. 54° 48' (51") N. 11° 47' (12") E. |
| b. 54° 49' (30") N. 11° 47' (36") E. | d. 54° 48' (17") N. 11° 47' (42") E. |

IV. En hvid Stage med 1 Halmvisk udlægges paa hver af nedennævnte Pladser:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 48' (19") N. 11° 47' (48") E. | b. 54° 47' (20") N. 11° 50' (06") E. |
|--------------------------------------|--------------------------------------|

V. En hvid Stage med 2 Halmviske udlægges paa 54° 50' (52") N. 11° 47' (08") E. (Kort Nr. 323 og 306. Danske Lods, Side 522. Søm.-Fort., Side 75.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2854. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Lystønde atter tændt.Lystønden *Sælhundeholm Løb* Nr. 1 er atter tændt og i Orden.c. 56° 41',₀ N. 8° 14',₅ E.

(E. f. S. Nr. 41/2844 1936).

2855. Norge. Skagerrak. Svinesund. Sponvikskansen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1936.)

Sponvikskansen Fyr er flyttet lidt nærmere til Kysten og samtidig forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 8,₄ m. Synsvidde: 7,₅ Sm for hvidt, 4,₈ Sm for rødt og 3,₇ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| a. Grønt i Pej. fra 241° til 246°. | c. Hvidt i Pej. fra 62° til 91°. |
| b. Rødt i — - 246° - 62°. | d. Rødt i — - 91° - 92°. |

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

c. 59° 05',₃ N. 11° 13',₈ E.

2856. Norge. Skagerrak. Svinesund. Mølodden Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1936.)

Paa Pynten tværs overfor *Bjælvarp* er paa $59^{\circ} 05' 35''$ N. $11^{\circ} 15' 06''$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink c. hver 1^s , Blink c. $0,3^s$, Mørke c. $0,7^s$. Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvidde: $3,5$ Sm. Fyrlanterne paa Trefod. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

2857. Norge. Skagerrak. Svinesund. Rørbek Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1936.)

W. for *Rørbek* er paa $59^{\circ} 05' 38''$ N. $11^{\circ} 15' 18''$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser c. hver 4^s , Lys c. 2^s , Mørke c. 2^s . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: $3,5$ Sm. Fyrlanterne paa Trefod. Fyret lyser i Pejlinger fra c. 240° til c. 360° og tjener som Styrefyr ud af *Svinesundsrenna*.

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

2858. Norge. Skagerrak. Svinesund. Blåsoppyn-ton Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1936.)

Paa Pynten W. for *Blåsopbugten* er paa $59^{\circ} 05' 54''$ N. $11^{\circ} 17' 57''$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink c. hver 3^s , Blink c. $0,3^s$, Mørke c. $2,7^s$. Flammens Højde: $6,5$ m. Synsvidde: $3,5$ Sm. Fyrlanterne paa Trefod. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2859. Norge. Finmark. Bekkartjorden. Lilleskjæret Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Paa $70^{\circ} 37' 12''$ N. $27^{\circ} 08' 48''$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 8 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:

a. Rødt i Pejl. fra c. 232° til 309° .	e. Rødt i Pejl. fra 79° til 106° .
b. Hvidt i — - 309° - 312° .	f. Hvidt i — - 106° - 135° .
c. Grønt i — - 312° - c. 336° .	g. Grønt i — - 135° - c. 186° .
d. Hvidt i — - c. 336° - 79° .	

Brændetid: 18. August—18. April.

2860. Norge. Finmark. Ingøy. Fruholmen Fyr. Oplysning om Synsvidde.

(B. f. F. Nr. 32. Oslo 1936.)

Fruholmen Fyr paa c. $71^{\circ} 05',8$ N. $23^{\circ} 59',4$ E. er forstærket, og Synsvidden er nu 18 Sm for saavel hvidt Lys som rødt Lys.

2861. Norge. Finmark. Ingøy S.-Sido. Trollundet Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Paa *Hammarneset* er paa $71^{\circ} 02' 36''$ N. $23^{\circ} 59' 26''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 10 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: !

a. Grønt i Pejl. fra 266° - 278° .	e. Grønt i Pejl. fra 333° til 63° .
b. Hvidt i — - 278° - 286° .	f. Hvidt i — - 63° - 75° .
c. Rødt i — - 286° - 332° .	g. Rødt i — - 75° - c. 87° .
d. Hvidt i — - 332° - 333° .	

Brændetid: 18. August—18. April.

2862. Norge. Finmark. Galtefjorden. Flatøy Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Paa NW.-Pynten af *Flatøy* er paa $70^{\circ} 43' 05''$ N. $22^{\circ} 41' 30''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt og $5,8$ Sm for rødt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| a. Rødt i Pej. fra 322° til 344° . | d. Hvidt i Pej. fra 96° til 150° . |
| b. Hvidt i — - 344° - 8° . | e. Rødt i — - 150° - 172° . |
| c. Rødt i — - 8° - 96° . | |

Brændetid: 18. August—18. April.

2863. Norge. Tranøy. Taagesignal oprettet.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Ved *Tranøy* Fyr paa c. $68^{\circ} 11',0$ N. $15^{\circ} 36',4$ E. er oprettet et Taagesignal med Diafon. Signalet er Et-Stød hver 1^m , Stød 3^s , Pause 57^s .

2864. Norge. Frøia. Bukkøyholmen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Paa E.-Pynten af *Bukkøyholmen* er paa $63^{\circ} 46' 21''$ N. $8^{\circ} 39' 49''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 3^s , Blink c. $0,3^s$, Mørke c. $2,7^s$. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: $5,5$ Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

2865. Norge. Frøia. Håksteinøy Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Håksteinøy Fyr paa c. $63^{\circ} 43',0$ N. $8^{\circ} 36',0$ E., der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser, er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|---|---|
| a. Grønt i Pej. fra 10° til 29° . | d. Rødt i Pej. fra 88° til 231° . |
| b. Rødt i — - 29° - 43° . | e. Hvidt i — - 231° - 238° . |
| c. Hvidt i — - 73° - 88° . | |

2866. Norge. Frøia. Håksteinøyskjær Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Paa NE.-Siden af *Håksteinøyskjær* er paa $63^{\circ} 43' 50''$ N. $8^{\circ} 36' 20''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 3^s , Blink c. $0,3^s$, Mørke c. $2,7^s$. Flammens Højde: $5,4$ m. Synsvidde: $5,5$ Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Træhus paa Betonfundament. Fyret er synligt imod Farvandet i Pejlinger fra c. 190° til c. 60° .

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

2867. Norge. Frøia. Orsvikholmen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Paa NW.-Siden af *Orsvikholmen* er paa $63^{\circ} 44' 49''$ N. $8^{\circ} 39' 10''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. 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:

- | | |
|---|--|
| a. Grønt i Pej. fra 46° til 51° . | d. Grønt i Pej. fra 67° til 232° . |
| b. Hvidt i — - 51° - 55° . | e. Rødt i — - 232° - 238° . |
| c. Rødt i — - 55° - 67° . | f. Grønt i — - 238° - 239° . |

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

2868. Norge. Frøia. Hjartøysund Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1936.)

Paa N.-ligste *Lanøybåe* er paa $63^{\circ} 43' 36''$ N. $8^{\circ} 35' 28''$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink c. hver 3^s , Blink c. $0,3^s$, Mørke c. $2,7^s$. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: $3,5$ Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Jernhus paa Stativ. Fyret er synligt imod Farvandet i Pejlinger fra c. 213° til c. 46° .

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

2869. (P). England. Shipwash Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
(N. t. M. Nr. 2031. London 1936.)
Omkring den 10. Januar 1937 forandres *Shipwash* Fyrskib paa c. 52° 02' N. 1° 42' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s.
(Kort Nr. 264.)
2870. England. South Winterton Ridge Lystønde. Fyrkarakter forandret.
(N. t. M. Nr. 50. Trinity House, London 1936.)
South Winterton Ridge Lystønde paa c. 52° 48' N. 2° 03' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s.
(E. f. S. Nr. 32/2231 1936. Kort Nr. 264.)
2871. (T). Shetlands Øerne. Lerwick Harbour. Fyr upaalideligt.
(N. t. M. Nr. 2043. London 1936.)
Det hvide Blinkfyr paa *Twaveos Point* paa c. 60° 09' N. 1° 08' W. er for Tiden upaalideligt.

(Se Tillæg.)

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

2872. Engelske Kanaløer. Jersey. Hermitage. Baake opført. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 2007. London 1936.)
En Baake er opført paa c. 49° 10' N. 2° 08' W., paa *Les Buts Rev*, 0,28 Sm 299° fra *Platte Rock* Fyr.
2873. (T). England S.-Kyst. Beachy Head S. Opmaalingsbaaker midlertidig udlagt.
(N. t. M. Nr. 2032. London 1936.)
E. f. S. Nr. 37/2577 1936 annulleres og erstattes med:
Opmaalingsbaaker forsynet med et stort, sort eller kulørt Flag, er udlagt paa følgende Pladser:
- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| a. 50° 42' (30") N. 0° 22' (00") E. | d. 50° 35' (00") N. 0° 22' (00") E. |
| b. 50° 40' (00") N. 0° 22' (00") E. | e. 50° 32' (30") N. 0° 22' (00") E. |
| c. 50° 37' (30") N. 0° 22' (00") E. | f. 50° 30' (00") N. 0° 22' (00") E. |
- Baakerne er ikke oplyst om Natten, og det tilraades Søfarende at holde godt klar af dem.
2874. (T). England S.-Kyst. Start Point E. Tønder midlertidig udlagt.
(N. t. M. Nr. 2018. London 1936.)
I Forbindelse med Bjergningsforetagender er midlertidig udlagt en Del Tønder paa c. 50° 15' N. 3° 03' W.
2875. England W.-Kyst. Mersey Floden. Eastham Channel. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 1988. London 1936.)
Ved det hvide, faste Fyr paa c. 53° 20' N. 2° 57' W., c. 0,25 Sm 338° fra *Eastham Locks* Skorsten, er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 20^s.
2876. England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Fleetwood. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 2006. London 1936.)
Paa *Black Scar* er paa c. 53° 56' N. 3° 01' W., c. 1,05 Sm 156° fra *Wyre* Fyr, oprettet et Taagesignal med Nautofon, Et-Stød hver 10^s.
2877. (T). Irland E.-Kyst. Highland Rock. Lys- og Fløjtetønde midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 2044. London 1936.)
Highland Rock Lys- og Fløjtetønde paa c. 54° 57' N. 5° 43' W. viser for Tiden hvidt, fast Lys.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2878. (P). Frankrig. Iroise. Rocher Le Bouc. Nyt Fyr tændes.

(A. a. N. Nr. 42/2697. Paris 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa *Rocher Le Bouc* paa c. $48^{\circ} 11',_5$ N. $4^{\circ} 37',_0$ W. et Fyr, der skal vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 6^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt og 7 Sm for rødt Lys. Et sort og rødt, vandret stribet Taarn. Fyret, som erstatter Baaken, skal lyse, som følger:

a. Rødt i Pejl. fra 164° til 322° . c. Rødt i Pejl. fra 338° til 348° .
 b. Hvidt i — - 322° - 338° . d. Hvidt i — - 348° - 164° .

2879. Frankrig. L'Aven Munding. Beg-ar-Vechen Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 42/2692. Paris 1936.)

Beg-ar-Vechen Fyr paa c. $47^{\circ} 48',_0$ N. $3^{\circ} 44',_4$ W. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 12^s , Lys 5^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Synsvidde: 15 Sm for hvidt, 11 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys.

2880. (T). Frankrig. Ile de Groix. Fyr midlertidig forandret.

(A. a. N. Nr. 42/2702. Paris 1936.)

Pointe de la Croix Fyr paa c. $47^{\circ} 38'$ N. $3^{\circ} 25',_1$ W. er midlertidig forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 6^s . Synsvidde: 12 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys.

(E. f. S. Nr. 37/2535 1936.)

2881. Spanien NW.-Kyst. Ferrol. Lods.

(N. f. S. Nr. 41/4589. Berlin 1936.)

Krigs- og Handelsskibe bestemt til *Ferrol* skal ankre op ved *Ares* (*Ensenada de Ares*) paa c. $43^{\circ} 25',_0$ N. $8^{\circ} 14',_5$ W. og tage Lodsens til *Ferrol* om Bord der.

2882. Afrika W.-Kyst. Dakar. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 1992. London 1936.)

Dybden i det uddybede Areal skal paa Planen over *Dakar* rettes fra $8,8$ m 1933 til $10,0$ m 1936. $14^{\circ} 40'$ ($45''$) N. $17^{\circ} 25'$ ($30''$) W.

2883. Sydafrika. Table Bay. Robben Island. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 2015. London 1936.)

Det lejlighedsvis hvide, faste Fyr paa c. $33^{\circ} 49'$ S. $18^{\circ} 23'$ E., paa Molehovedet paa E.-Siden af *Robben Island*, er permanent nedlagt.

2884. Newfoundland. St. Anthony Harbour Anduvning. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 2029. London 1936.)

Tæt ved Fyret paa *Fox Point* paa c. $51^{\circ} 22'$ N. $55^{\circ} 33'$ W. er oprettet et Taagesignal med Diafon, To-Stød hver 1^m . 10^s .

2885. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Harbour Anduvning. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 2028. London 1936.)

‡ En rød og sort, vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt som Afmærkning for et Vrag paa c. $42^{\circ} 24'$ N. $70^{\circ} 52'$ W., $1,9$ Sm 10° fra *The Graves* Fyr.

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

2886. Ecuador. Guayaquil Bugt. Lystønde atter tændt.

(N. t. M. Nr. 2003. London 1936.)

Lystønden c. $8,5$ Sm 42° fra *Amortajada* (*Santa Clara Island*) Fyr, der ligger paa c. $3^{\circ} 11'$ S. $80^{\circ} 26'$ W., er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 10/655 1936.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2887. Frankrig. Agde Radiopejlstation lukket.
(A. a. N. Nr. 47/2693. Paris 1936.)
Agde Radiopejlstation paa c. $43^{\circ} 17',_3$ N. $3^{\circ} 31',_3$ E. er lukket.
(E. f. S. Nr. 23/1590 1936.)
2888. Frankrig. Marseille. Pointe de Mourrepiane. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 42 2694. Paris 1936.)
En grøn Lysvinkel er til Forsøg indlagt i *Pointe de Mourrepiane* Fyr paa c. $43^{\circ} 21',_3$ N. $5^{\circ} 19',_8$ E. mellem Pejlingerne 69° og 95° . Synsvidde: 22 Sm.
(E. f. S. Nr. 37/2552 1936.)
2889. Italien E.-Kyst. Po Munding. Sacca di Goro Lystønde inddraget.
(N. f. S. Nr. 41/4518. Berlin 1936.)
Lystønden paa c. $44^{\circ} 48'$ N. $12^{\circ} 17'$ E. er permanent inddraget. Som Erstatning er midlertidig udlagt en Spirtønde med rødt Flag.
2890. Tyrkiet. Sorte Hav. Chilé (Kilia Burnu) Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 2001. London 1936.)
Chilé Fyr paa c. $41^{\circ} 10'$ N. $29^{\circ} 37'$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s .
2891. Palæstina. Mount Carmel. Fyrs Synsvidde.
(N. t. M. Nr. 2014. London 1936.)
Mount Carmel Fyr paa c. $32^{\circ} 50'$ N. $34^{\circ} 58'$ E. har en Synsvidde af 30 Sm.
2892. (T). Cypern. Famagusta Havn. Lystønde midlertidig ombyttet.
(B. a. Z. Nr. 232 2780 'a-Gravenhage 1936.)
Lystønden paa c. $35^{\circ} 08',_6$ N. $33^{\circ} 57'$ E. er midlertidig ombyttet med en rød og hvid, vandret stribet Klokketønde.
2893. Ægypten. Port Said Anduvning. Oplysning om Lystønder.
(N. t. M. Nr. 1977. London 1936.)
1. En rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:
 - a. $0,_{942}$ Sm 23° fra det røde Blinkfyr paa Yderenden af E.-lige Bølgebryder.
 - c. $31^{\circ} 17'$ N. $32^{\circ} 20'$ E.
 - b. $0,_{70}$ Sm 36° fra (a).
 - c. $1,_{57}$ Sm 36° fra (a).
 2. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:
 - a. $0,_{015}$ Sm 34° fra det røde Blinkfyr paa Yderenden af E.-lige Bølgebryder.
 - b. $0,_{78}$ Sm 39° fra (a).
 - c. $1,_{57}$ Sm 39° fra (a).
 3. Lystønderne, der i Kortet er angivet at ligge paa nedennævnte Pladser, er inddraget:
 - a. c. $0,_{15}$ Sm 28° fra (1 a).
 - b. c. $1,_{14}$ Sm 35° - -
 - c. c. $1,_{14}$ Sm 48° - -
 - d. c. $0,_{24}$ Sm 89° - -
2894. Tunis. Zarzis. Ras Zira. Vrag.
(A. a. N. Nr. 41/2637. Paris 1936.)
E. f. S. Nr. 34/2381 1936 annulleres og erstattes med:
Vraget af et Sejlskib ligger sunket paa c. $33^{\circ} 26',_2$ N. $11^{\circ} 21',_7$ E. Vraget er farligt for Sejladsen.

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

2895. Røde Hav. Perim Island. Signalstation nedlagt.

(N. t. M. Nr. 2036. London 1936.)

Lloyd's Signalstation paa *Signal Hill* paa c. 12° 39' N. 43° 24' E. er permanent nedlagt.

2896. (T). Sydafrika. North Sand Bluff NE. Undervandshindring.

(N. f. S. Nr. 41/4640. Berlin 1936.)

En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 31° 00',₈ S. 30° 17',₄ E., 3,7 Sm 60° fra *North Sand Bluff*.

2897. Forindien W.-Kyst. Port of Cochin. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1980. London 1936.)

Port of Cochin Fyr, der ligger paa c. 9° 58' N. 76° 14' E., 9 m 49° fra den i Kortet angivne Plads og 0,338 Sm 251° fra Spiret paa den romersk-katolske Kirke, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 16 Sm. Hvidt og sort, vandret stribet Tremmeværkstaarn.

2898. Bengalske Bugt. Mergui Harbour. Ledefyr tændt.

(N. t. M. Nr. 1981. London 1936.)

Ved *Mergui Harbour* er tændt et Sæt Ledefyr, som følger:a. Forfyr, rødt, fast Fyr paa *Market Baake*.b. Bagfyr, hvidt, fast Fyr paa Taget af *Deputy Commissions Hus*, c. 0,2 Sm 173° fra Forfyret.

12° 26' (20") N. 98° 35' (55") E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2899. Sunda Øerne. Rio Stræde. Toendjock. Oplysning om Ledefyr.

(B. a. Z. Nr. 228/2731. 's-Gravenhage 1936.)

Toendjock Ledefyr er overet i Retningen 0°—180°. c. 0° 56',₅ N. 104° 12',₂ E.

2900. Sunda Øerne. Tuju eller Seven Islands. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2002. London 1936.)

1. En Grund (Klippe) med 2,3 m Vand ligger 0,4 Sm 10° fra *Tokong Kembang Ø*.2. En Grund med 4,8 m Vand ligger 4 Sm 168° fra *Tokong Kembang Ø*.*Tokong Kembang Ø*: c. 1° 08' S. 105° 15' E.

2901. Kina. Challum Bugt Ankerplads. Skær.

(N. t. M. Nr. 217. Shanghai 1936.)

1. Et Skær, der ved Lavvande rager 0,6 m over Vandet, ligger paa c. 23° 35' N. 117° 04' E., 0,28 Sm 6° fra *Challum Island* 86 m høje Top.2. Et Skær, der ved Lavvande rager 1,8 m over Vandet, ligger 0,265 Sm 39° fra *Challum Island* 86 m høje Top.

2902. (T). Kina. Kiao-chow Bugt Anduvning. Tai-kung-tao Reef (Wu-ting-chiao) Baake ødelagt.

(N. t. M. Nr. 224. Shanghai 1936.)

Baaken paa *Tai-kung-tao Reef* paa c. 35° 58' N. 120° 28' E., 1,34 Sm 264½° fra *Tai-kung-tao Fyr*, er ødelagt. — Baaken vil blive genopført.

2903. (P). Kina. Kiao-chow Bugt. Siaukung Tao. Fyr upaalideligt.

(N. t. M. Nr. 2037. London 1936.)

Det hvide Gruppe-Blinkfyr, Fire-Blink hver 10^s, paa c. 36° 00' N. 120° 35' E. er for Tiden upaalideligt.

2904. Kina. Liao-tung Bugt. Pu-lan-tien-chiang. Skær afmærket.
(N. t. M. Nr. 216. Shanghai 1936.)
En rød og sort, vandret stribet Spidstønde med Ballon er udlagt paa c. 39° 22' N. 121° 42' E., 0,892 Sm 196½° fra den 25 m høje, lille Ø ud for *San-lung Shan* SE.-Pynt. Tønden afmærker et Undervandsskær med 3,8 m Vand.
2905. Korea E.-Kyst. Won San Chin. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1983. London 1936.)
En Spidstønde med rød- og sortmalet Ballon er udlagt paa c. 39° 10' N. 127° 27' E., 0,04 Sm 128° fra *Chotoku Fyr*.
2906. Sibirien. Askold Island. Taagesignal oprettet.
(N. t. M. Nr. 1871. London 1936.)
Ved *Stupenchati Point Fyr* paa c. 42° 47' N. 132° 21' E. er oprettet et Taagesignal med Klokke, Tre-Slag hver 1^m.
(E. f. S. Nr. 4/260 1936.)
2907. Japan. Honshu E.-Kyst. Kuji. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1967. London 1936.)
Paa Hovedet af *Kuji* N.-lige Bølgebryder er paa 36° 29' 35" N. 140° 37' 30" E. tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 10 Sm. En rødmalet Betonstøtte. Fyret er ubevogtet.
2908. Australien W.-Kyst. Fremantle Anduvning. Oplysning om Dybde. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1949. London 1936.)
1. Mindste Dybde i den gravede Kanal gennem *Succes Bank* er 5,33 m. c. 32° 05' S. 115° 41' E.
2. En rød Spidstønde er udlagt ved W.-Siden af den i (1) nævnte Kanal, 2,43 Sm 224° fra *North Mole* røde, faste Fyr.
2909. Australien NW.-Kyst. Beadon Point. Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1917. London 1936.)
Den sorte Lystønde med hvidt Et-Blink paa c. 21° 33' S. 115° 05' E. ved *Koolinda Patch* er permanent inddraget.
2910. Maianerne eller Ladroneerne W. Banke.
(N. t. M. Nr. 1951. London 1936.)
En Banke med 23,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. 18° 03' N. 143° 07' E.

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.	<i>England:</i>
T	Supplement No. 2 to West Indies Pilot, Vol. III.
† 519	Georgetown and mouth of Demerara river.
N 1598	English channel and western approaches. — Limits: Lat. 47° 58' to 52° 20' N., Long. 11° 44' W. to 1° 45' E.
R 1265	Persian Gulf. — Approaches to Shatt al Arab.
† 1598	English channel.
T	Supplement No. 2 to West Coasts of Spain and Portugal Pilot.
T	Supplement No. 1 to British Columbia Pilot, Vol. II.
N 1920	Africa, South-West. — Table bay.
† 1920	Table bay.
† 519	British Guiana. — Georgetown and mouth of Demerara river.

- T Supplement No. 8 to Channel Pilot, Part II.
 T Supplement No. 8 to Japan Pilot, Vol. I.
 T Supplement No. 1 to North Sea Pilot, Part II.
 N 1507 Portugal. — Oporto to Ilha Berlenga and Los Farilhoes.
 R 2555 Algeria. — Port of Algiers.
 N 3826 Philippine Islands. — Surigao strait with Leyte gulf and Hinatuan passage.
 Lat. $9^{\circ} 22'$ — $11^{\circ} 18'$ N. Long. $124^{\circ} 57'$ — $126^{\circ} 07'$ E.
- Tyskland:*
- T II. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1936.
 R D. 15 Der Rigaische Meerbusen.

Tillæg.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2911. Danmark. Horns Rev. Slugen. Søren Bovbjergs Dyb S. Lys- og Fløjte-tønde forandret.

Lys- og Fløjtetønden *Søren Bovbjergs Dyb S.* paa $55^{\circ} 31'$ ($24''$) N. $7^{\circ} 56'$ ($05''$) E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver $7\frac{1}{2}^s$, Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $\frac{1}{2}^s$, Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. $\frac{1}{2}^s$, Blink c. $\frac{1}{2}^s$, Mørke c. 5^s . Flammens Højde: 5 m. Synsvidde og Lysevne: 9 Sm.

(E. f. S. Nr. 37/2518 1936. Kort Nr. 245 og 255. Danske Lods, Side 105. Fyr-Fort. Nr. 41.)

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

3 DOKKER
 INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
 FRA 10-3000 H.K. PR.CYLINDER

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

**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*

Owners' &
Captains' **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.

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 » »

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/sTelefon Central 388
Efter Kl. 8 Ordrup 3088Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

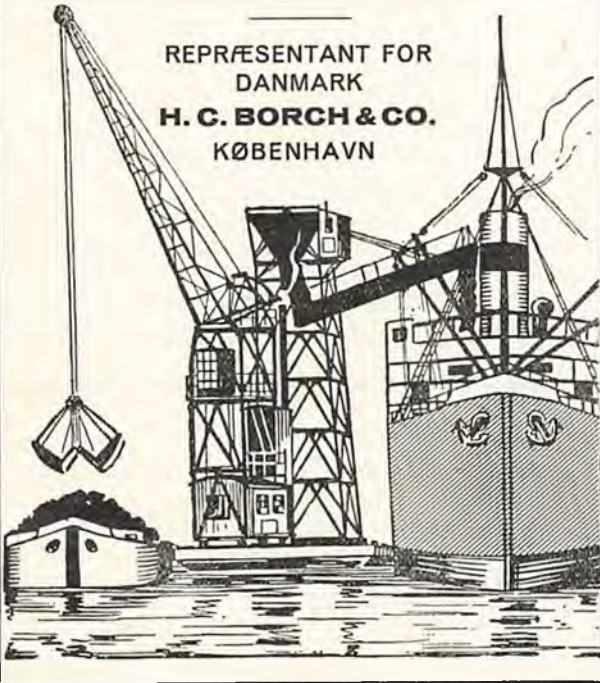
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klases 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.: "Holmøld"
 Amaliegade 36

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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, Agents,

Various Consumers and Shipowners

5/-, 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

TOLDBODGADE 19

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 44

TORSDAG 29. OKTOBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

NORDENS DAG

Samtidig med, at Ufreden flourer og Situationen Rundt om i Europa tegner sig saa mørkt som maa-ske sjældent før, har de nordiske Lande gennem Nordens Dag afgivet et overbevisende Eksempel paa Enighed og Samdrægtighed. De fem nordiske Lande staa sammen, mellem dem er Krig en Umulighed, de samme Idéer gør sig gældende, den samme Trang til Frihed, til frit at tænke, tale og handle — denne Trang, som, hvor den andre Steder har demonstreret sig, saa sørgeligt er blevet knægtet i de senere Aar paa saa mange Maader.

En Række fremtrædende Mænd indenfor det danske Samfund har udtalt sig i Dagens Anledning, de nordiske Staloverhoveder har talt i Radioen, og med megen Højlidelighed formede denne storstilede Samvirkets Demonstration sig. Hvad der ellers kan skille de enkelte politiske Partier her som i de andre nordiske Lande — om ét er alle enige: I en Tid som den nuværende mere end nogensinde bør de nordiske Lande staa sammen og samarbejde i Fredens og Frihedens Aand.

Statsminister Stauning udtalte bl. a.:

Nordens Folk har forlængst udkæmpet deres indbyrdes Strid. Nu gælder det Samarbejde og Forstaaelse imellem Folkene, og desto mere man skilles og fortaber sig i Stridigheder andre Steder i Europa, maa Samlingen fuldbrydes i Norden, thi dette Eksempel er godt, og det er nok nødvendigt, at der gives et Eksempel.

Organisationerne, Aandslivet og Politikerne har anerkendt Samarbejdet imellem Nordens Folk, og intet Sted er der alvorlig Modstand overfor denne Udvikling. Paa den smukkeste Maade har man aftalt, hvorledes den kulturelle Forstaaelse og Samvirken kan udvikles, og der er allerede et fastlagt Led, der knytter Folkene til hinanden.

Paa talrige Organisationsomraader, faglige og økonomiske, er der lagt til Grund til en Udvikling. Nordens Folk er igennem Tiderne delt i 5 Lande, og hvert af disse har udviklet bestemte Egenskaber og Karaktertræk i hvert Folk. Hvert Land har sit Sprog; om vi end er i Stand til — i det gamle Skandinavien — at klare os igennem overfor Frændefolkene ved eget Sprog, saa er der dog ogsaa i Sproget nationale Værdier, der ikke udslettes.

Frie og selvstændige Folk lever i Nordens Lande, og de ønsker at bevare Frihed og Selvstændighed, men ogsaa at udvikle Broderskab og Samarbejde imellem frie Folk. Ikke et forenet Norden, men et enigt Norden er Tidens Maal.

Og Skibsreder H. A. Hansen fremsætter følgende:

Det er mig en Glæde at udtale, at jeg anser det nordiske Samvirke, saaledes som det finder Sted nu med fuld Hævdelse af hvert enkelt Lands Selvstændighed og Frihed, for ganske overordentlig værdifuldt, fordi de nordiske Lande taget hver for sig betyder saa lidt i den store Verdens-Concern, men taget under eet i Kraft og Købekraft betyder en Faktor, som der nødvendigvis maa regnes med. Foreningerne »Norden« fortjener derfor den største Paaskønnelse for det Arbejde, som de har paataget sig med at fremme og befæste dette Samvirke.

I vore Tider, hvor det Gang paa Gang — man kan

ofte fristes til sige desværre — viser sig, at Individet ikke kan hævde sig uden gennem Organisation og Samarbejde med andre Individet med samme Interesser, har det ogsaa vist sig, at Nationerne heller ikke kan staa alene, men maa søge Samarbejde med ligesindede Nationer, og det falder jo ganske naturligt, at de nordiske Nationer, som gennem Race, Sprog og Kultur har saa meget tilfælles, søger hinanden og i Endrægtighed prøver at gennemføre de Idéer, som de nu engang anser for de rigtigste og lykkeligste.

Hvad specielt Skibsfarten angaar, da har der allerede i ca. 20 Aar mellem Norge, Sverige og Danmark bestaaet et meget intimt Samarbejde, der er bygget op paa fælles Interesser og ensartede Vilkaar.

Dette Samarbejde, der foregaar efter ganske bestemte vedtægtsmæssige Former, har ved mangfoldige Lejligheder vist sig at være til største Gavn for alle Parter, ikke mindst i internationale Forhold, hvor de norske, svenske og danske Rederiforeninger, fordi de tilsammen betyder en væsentlig Magtfaktor, og fordi de har forstaaet at optræde een for alle og alle for een, har kunnet sætte deres specielle Præg paa Foranstaltninger af vital Interesse for Skibsfartserhvervet.

EFTER GENEVEKONFERENCEN

I Søfartskonferencens Plenarforsamling afholdtes det sidste vigtige Møde Fredag, hvorefter Konferencen sluttede Lørdag. I det sidste Møde faldt forskellige Udtalelser af Direktør *Maegaard*, der bl. a. udtalte, at i Danmark nød Sømændene Fordelene ved et fremskredent System af Reglementer og af kollektive Aftaler, som stillede dem paa et overordentlig højt Niveau.

Endvidere talte Sømændenes Repræsentant *Borgland*.

Efter Hjemkomsten har den danske Delegations Formand, Regeringens Repræsentant, Ekspeditionssekretær fra Søfartsministeriet *Ove Nielsen* udtalt bl. a. følgende:

Vi har haft et yderst forceret Arbejde, men der er ogsaa opnaaet flere Resultater end ved nogen tidligere Søfartskonference. Det vigtigste Resultat er utvivlsomt Vedtagelsen af Konventionen om Indførelse af 8 Timers Arbejdsdagen til Søs. Vedtagelsen, der gælder for alle Skibe over 2000 Tons Brutto, skete med 62 Stemmer mod 17; Konventionen skal vedtages med to Trediedels Majoritet for at være gyldig. Hidtil har det som bekendt været saaledes, at Folkene gik »Vagt om Vagt« om Bord paa danske Skibe, altsaa havde 12 Timers Vagt. Fremtidig skal der i alle Skibe over 2000 Tons være Treskifte Drift, saaledes at hvert Hold kun faar 8 Timers Vagt. Den nye Bestemmelse gælder ogsaa for Officererne om Bord, dog saaledes, at de faar visse Tillægstimer til Navigation og Kontorarbejde. Men det betyder dog ogsaa et Fremskridt for dem. Der er fastsat visse Overgangsbestemmelser, f. Eks. for Skibe, der ikke kan skaffe Køjeplads til flere, uden at hele Skibet skal bygges om.

Af andre betydelige Vedtagelser kan nævnes en Konvention om Ferie med Løn. Hidtil har danske Søfolk kun haft Ferie med frivillig Overenskomst, og efter den gældende Overenskomst kun i 7 Dage. Fremtidig skal de have Ferie i 9 Arbejdsdage, hvortil saa kan lægges en Søndag. Officererne, der nu overenskomstmæssigt har Ferie i 14 Dage—3 Uger skal fremtidig have Ferie i mindst 12 Arbejdsdage, hvortil kan

lægges 2 Søndage, saa at de kommer op paa 14 Dage.

Dernæst er vedtaget en Konvention vedrørende Redernes Ansvar overfor syge Søfolk. Efter den danske Sølov skal enhver Reder sørge for en syg Sømand, til han bliver rask, hjemme i Landet indtil 6 Uger, udenlands i indtil 12 Uger. Men i Følge Konventionen, der vedtoges, udstrækkes Ansvaret til 16 Uger baade hjemme og ude.

Endvidere den Konventionsændring, at en Dreng nu skal være 15 — og ikke som hidtil 14 Aar — for at blive forhyret til Søs.

Hidtil er der, udtalte Hr. Ove Nielsen videre, ikke blevet ratificeret ret mange Søfartskonventioner herhjemme, men nu er den politiske Stilling jo ændret, og jeg kan blot henvise til, at Statsministeren i Trontalen udtalte, at Regeringen vilde fremsætte Forslag om Arbejdstid og Bemanding om Bord. Antagelig vil Regeringen nu undersøge de Resultater, vi vender hjem med, og derefter tage Stilling til deres Ratificering.

Vi skal til ovenstaaende bemærke, at der ikke kan være Tvivl om, at Direktør Maegaards Udtalelse om de danske Sømands Kaar er i nøje Overensstemmelse med det virkelige Forhold. Det er en Kendsgerning, at de skandinaviske Sømandsoverenskomster tilsikrer Sømandene Goder, som endnu ikke er indført i andre Lande. Der kan ej heller være Tvivl om, at det Konventionsforslag, der blev forelagt til Behandling paa Konferencen, har søgt sit Forbillede i de bestaaende skandinaviske Overenskomster, selv om det paa visse Punkter var videregaaende i Sømandenes Favør. Under Behandlingen i Genève blev Konventionsforslaget ændret betydeligt i Sømandenes Favør ved Tilføjelse af Bestemmelser, der vil forøge Redernes Byrde i en saadan Grad, at det er et Spørgsmaal, om Skibsfarten under de bestaaende Forhold er i Stand til at bære disse Byrder. I Lande, hvor Skibsfarten er subsidieret, kan Spørgsmaalet løses ved Forøgelse af Subsidierne, og der er vel næppe Tvivl om, at denne Udvej vil blive benyttet i disse Lande. Anderledes stiller Forholdet sig for de skandinaviske Landes Skibsfart, der hidtil med enestaaende Energi og Dygtighed har klaret sig selv i Kampen mod den subventionerede Skibsfart. Herfra rejser det Spørgsmaal sig, om den ogsaa under de nye Byrder, Konventionen paalægger den, vil være i Stand til uden Hjælp at hævde den Stilling, den indtager i Verdens Skibsfart. Konventionens Gennemførelse vil svække dens Modstandskraft betydeligt, og en fortsat Kamp for dens Tilværelse vil kun kunne gennemføres, naar der ved Konventionernes Indarbejdelse i den nationale Lovgivning fra Regeringernes Side fares med Lempe og vises Forstaaelse af den Betydning, Skibsfarten har for Staten og store Dele af Befolkningen i de skandinaviske Lande.

DIREKTØR DR. H. H. BLACHE

Direktør, Dr. techn. H. H. Blache, der gennem saa mange Aar har været knyttet til Fremstillingen af Burmeister & Wains berømte Dieselmotorer, forlader til Nytaar Danmark for at overtage en Stilling ved det store Skibsbygningsfirma Harland & Wolffs i Belfast, Verdens største Skibsværft. Direktør Blache trak sig ved Nytaarstid tilbage fra Burmeister & Wains Direktion og har siden da fungeret som teknisk konsulent ved Motorfremstillingen. Han overtager nu fra førstkommande Nytaar en lignende Stilling hos Harland & Wolffs, samtidig med at han helt forlader B. & W.

Direktør Blache vil dog ogsaa fremtidig komme til at beskæftige sig med de danske Motorer. Harland & Wolffs har bygget B. & W.-Motorer paa Licens siden 1915 og er Burmeister & Wains største Licensindehaver.

Samtidig med, at det er et Tab for Danmark, er det en smuk Anerkendelse til Dir., Dr. Blache.

DEN INTERNATIONALE HANDELS-VILKAAR

Det internationale Handelskammer har holdt Møde i Paris under Ledelse af M. Fentener van Vlissingen, som fremsatte adskillige interessante Udtalelser:

»Der har alle Vegne bredt sig en vis Træthed,« sagde Præsidenten, »overfor de evindelige Vanskeligheder for Produktion og Handel, og denne Træthed er blevet saa stor, at ikke alene Handelen, men ogsaa andre Erhverv og de ansvarlige Regeringer efterhaanden har faaet en Følelse af, at nu maa man stoppe med at fortsætte ad Toldskrankernes og Kontingenteringens Vej og søge efterhaanden at arbejde sig ud af disse Systemer.

Raadet har udarbejdet forskellige Indstillinger med Henblik paa en Bedring i de internationale, politiske og økonomiske Forbindelser, saaledes

1) om Oprettelse af et internationalt Centrum, hvis Opgave skulde være at tilvejebringe Indekstal, hvorved det blev muligt at sammenligne de protektionistiske Forholdsregler, der er i Kraft i de forskellige Lande, for saaledes at opmuntre til en Nedsættelse af de yderligtgaende Hindringer for den internationale Vareudveksling.

2) om politisk og kommerciel Orientering henimod en Begrænsning af Anvendelsen af Kontingenteringer til den eneste Rolle som midlertidig Udvej, hvorved det vilde blive lettere at sætte en Tidsfrist for deres fuldstændige Afskaffelse,

3) om Afslutning af Regionalpagter og Gruppeoverenskomster, for saa vidt som Genstanden derfor og Virkningerne deraf vil være egnede til at fremme Vareudvekslingen og Bilæggelse af internationale Konflikter,

4) om Forstaaelse i Princippet vedrørende den monetære Politik, der følges af Stormagterne, og om progressiv Ophævelse af Valuta- og Clearing-Kontrollen, efterhaanden som det har været muligt at løse Spørgsmaalet om international Gældstiftelse, at sikre Genoptagelsen af de internationale Kreditoperationer og at indskrænke den uordnede Kapitaludvandring.

En Begyndelse er her gjort, nyt Haab er opstaaet. Men de sidste Ugers paabegyndte Værk maa ikke gaa til Spilde.

Politik, Gæld, Pengekurser og Handel maa betragtes som Dele af eet stort Problem: Genopbyggelsen af det internationale Marked. Adgang til Raamaterialer er nødvendig for Muligheden for, at der kan handles med Industristaternes Produkter, Afsætning af Landbrugsprodukter nødvendiggør ligeledes Ret til Adgang til Markedet i industridrivende Lande. Intet enkelt Problem kan løses uden Hensyntagen til Situationen som et Hele.

Hvis ikke Tilliden i Fremtiden bliver genoprettet, og det er først og fremmest et Spørgsmaal om international Retfærdighed, kan der ikke blive nogen Sikkerhed, og hvis der ikke er nogen Sikkerhedsfølelse, vil der ikke blive nogen Standsning i det fatale Rustningskapløb.

Genoprettelsen af Tilliden kommer for en stor Del an paa Løsningen af politiske Problemer, en Løsning som nødvendigvis omfatter Samarbejde af baade store og smaa Lande. Og alligevel er der et Par store Nationer, hvis Stilling overfor Tidens økonomiske Problemer virkningsfuldt kan influere paa Tendensen til økonomisk Bedring over hele Verden. Frankrigs, Storbritanniens og Amerikas Handlinger i de sidste Uger skaber den nødvendige Atmosfære for Muliggørelsen af en rationel Diskussion af det internationale Gælds-spørgsmaal.

Nu da en vis Udløsning har fundet Sted gennem landenes Devaluering, er det i høj Grad vigtigt, at den indledede Bevægelse faar international Tilslutning, og

at man er varsom med at foretage noget, som kan virke imod denne Strømning, og hvert Land bør endda yderligere paa ethvert Omraade, hvor det er muligt, bidrage sit til, at den rejste Stemning ikke stoppes, men forstærkes.

ØSTERSØHAVNENES STIGENDE BETYDNING

Danzigs Havnedirektør, Ingeniør Bohdan Nagórski, har i »Dansk-polsk Selskab« og »Ingeniørforeningen« i København holdt et Foredrag om Danzig og Gdynia og deres Stilling i Østersøen.

Havnedirektør Nagórski gjorde først Rede for den stærkt forøgede Betydning, Østersøhavnene havde faaet i Efterkrigsaaarene, i Modsætning til den tidligere Favorisering af de vesteuropæiske Havne, hvorover Hovedparten af den oversøiske Handel til Østersølandene foregik, dog bortset fra København med sin særlige Stilling.

Efter Verdenskrigen opstod der imidlertid ikke alene i de nye Stater, men ogsaa i de gamle Østersølande, f. Eks. Sverige, en Tendens til at frigøre sig for dette Formynderskab af andre Havne i deres Handel med de fjerntliggende Lande. Til den forøgede Østersøtrafik medvirkede ogsaa den stærke Udvikling af de skandinaviske Landes Handelsflaade, og Østersøhavnene har nu ikke blot en blokademæssig Betydning, men en selvstændig Betydning i Verdenshandelen.

Selv om Danzig politisk fik en vidtrækkende Selvstændighed, blev Danzig erhvervmæssig og trafikøkonomisk atter forenet med Polen.

Hertil kom, at Tysklands Selvforsyningsbestræbelser med Landbrugsvarer og Begrænsning af Indførelsen af polske Kul, tvang Polen til at lægge særlig Vægt paa at udvide sin Udenrigshandel til andre Lande ad Søvejen. Da den polske Eksport hovedsagelig bestaar af Landbrugsprodukter, Træ og andre Varer, hvor Transportomkostningens Højde spiller en afgørende Rolle, var det naturligt at foretrække Søtransporten.

Dette har medført, at medens tidligere kun 8 pCt. af Polens Udenrigshandel foregik ad Søvejen, gaar nu omtrent tre Fjerdedele over Havnene.

Ingeniør Bohdan Nagórski omtalte nærmere de tekniske Forbedringer, der er blevet foretaget i Danzigs Havn, og fortalte om den hastige Udvikling, Gdynias Havn har undergaaet siden 1926. Begge Havne har haft en rivende Vækst og i 1934 havde baade Gdynia og Danzig overfløjet Københavns Havn i Godsmængde.

Saunkvæmmet med de skandinaviske Lande er stort, af de anløbende Skibe udgjorde de skandinaviske i Danzig 40 pCt. og i Gdynia 38 pCt., og der er store Muligheder for en udvidet Samhandel i Fremtiden.

I Tilslutning hertil vil det være af Interesse at høre, hvad Chefen for det polske Handelsministeriums maritime Afdeling, Ministerialdirektør Mozdzevski udtalte under Københavns Havneudvalgs og de københavnske Borgerrepræsentanternes Besøg i Gdynia og Warszawa fornylig.

Paa Spørgsmaalet om et Samarbejde mellem Gdynia og København laa indenfor Mulighedernes Grænse, svarede Direktør Mozdzevski:

Der findes uden Tvivl store Muligheder for et Samarbejde mellem Gdynia og danske Havne, i Særdeleshed med København, og dette saavel handelsmæssigt set som paa Skibsfartens Omraade. Da de polske og danske Havne intel fælles Opland og ingen modstridende Interesser har, men snarere kan siges at supplere hinanden, har de alle Muligheder for et frugtbringende Samarbejde. Københavns geografiske Beliggenhed forøger yderligere dens Betydning, og desuden skaber venskabelige politiske Forhold en gunstig Atmosfære for Udvikling af vore økonomiske Forbindelser.

STATEN OG SMAASKIBSFARTEN

I Folketinget gjorde det konservative Medlem Henning Hasle sig forleden til Talsmand for, at Staten skal gøre noget for at forbedre Smaaskibsfartens Vilkaar. Udenlandske Skibe i Fart mellem danske Havne er bedre stillet end de tilsvarende danske, og dansk Lovgivning stiller strængere Krav til de danske Skibe end de udenlandske. Af indgaaende Gods har de danske Skibe kun en Sjettedel og af det udgaaende kun en Fjerdedel.

Skibstilsynet maa af Hensyn til Konkurrencen være mere lemfældig over for de danske Skibe. Man kan sagtens tage Spørgsmaalet op nu sammen med Revisionen af Sønæringsloven. Man bør f. Eks. give de danske Sætteskipper Lov til at føre større Skibe end paa 100 Tons.

Vi har hidtil været beskyttet af den lave Krone, men denne Sikring er nu bortfaldet for Hollændernes Vedkommende. Der har ikke fundet nogen Nybygning Sted af danske Skibe af denne Art i lange Tider. Først i den allerseneste Tid er der bygget et Par Smaaskibe, medens hele den tyske Flaade af disse Skibe er blevet fornyet. Det er nødvendigt herhjemme at drøfte en Finansiering for Smaaskibene, da vi ikke har noget Skibshypotek-Institut. Det vil være en Opgave for Staten at prioritere de danske Smaaskibe, en Opgave, der ligger paa Linie med de Opgaver, Staten har paataget sig gennem Industribanken, og Institutet for Smaaskibene vil passende kunne henlægges under Kongeriget Danmarks Hypotekbanks Bestyrelse. Det vil være til Gavn for Skibsfarten og for Skibsværfterne.

Hertil knytter Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe følgende Bemærkninger:

Foreningen ønsker at fastslaa, at de fremsatte Udtalelser er i nøje Overensstemmelse med de faktiske Forhold, som i Virkeligheden paa en Række Omraader er endnu ugunstigere og mere ubillige for vort gamle Erhverv end det fremgaa af den meget moderate og forsigtige Tale.

Den danske Flaade af Motorsejlere — ca. 600 Skibe — besøger aarlig ca. 18,000 Laster mellem danske Havne, samt ca. 2,500 Udenlandsrejser, med en samlet Dødvægtspræstation af langt over 1.5 Mill. Tons i Indenrigsfart og over 300,000 Tons paa Udlandet. Foruden de ombord beskæftigede Besætninger er en langt talrigere Kreds af Skibsmæglere, Speditører, Haandværkere, Skibshandlere, Havnearbejdere m. v. direkte afhængige af den mindre Skibsfarts Kaar, hvorfor der maa tillægges Spørgsmaalet en saa meget større almindelig Betydning. Det maa i Betragtning af de herskende Valutavanskeligheder nævnes, at der af de paagældende Skibe indtjenes ikke ringe Beløb fra Udlandet.

Det er en Kendsgerning, at Søtransporten er det eneste indenlandske Erhvervsomraade, der for Tiden ligger fuldstændigt aabent for udenlandsk statsunderstøttet Dumpingkonkurrence. Ikke blot kan udenlandske Skibe frit og ukontrolleret faa udbetalt Fragt i fremmed Valuta, men er i Virkeligheden betydeligt bedre stillede end Landets egne Børn. Saaledes som Erhvervsforholdene i de senere Aar har udviklet sig overalt i Verden, er dette ikke blot ubilligt overfor Erhvervets Udøvere, men ogsaa til Skade for hele vort Samfund.

VALUTACENTRALEN

Atter og atter er den ulyksalige Valutacentral under Debat, og det er meget let at skyde paa den, — man maa næsten sige desværre. I Folketinget blev det fremlævet, at den skaber sig Fjender og Uvenner rundt om i Udlandet, og navnlig kan det vel siges, at den i Sverige er yderst upopulær. Den kan blive en alvorlig Hemske for det nordiske Samarbejde, som vi ellers i disse Dage har fejret ved en særlig Dag og

Udsendelser af alle Statsoverhoveder i de nordiske Lande.

Det synes at maatte komme dertil, at en Ændring maa ske. Sveriges socialdemokratiske Førsteminister, Per Albin Hansson, har allerede bebudet, at han vil

tale med Statsminister Stauning derom. Valutacentralen har gjort alt for at blive upopulær, og den Gavn, den har gjort, er saa problematisk, at stadig større Krese nu ønsker dens Afskaffelse eller i det mindste Afløsning af et bedre System.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i September 1936

I Almindelighed har Rotterdams Havnetrafik i September Maaned — ligesom i September 1934 og 1935 — ikke svaret til Forventningerne. De ankomne Skibes Nettoindhold var over 150.000 Tons mindre end i August d. A. Den indtraadte Forbedring for Ruteafartens Vedkommende vedblev, men Tilførslerne af Korn og Træ var dog betydelig ringere end i Fjor, medens der ogsaa ankom mindre Olie og engelsk Kul. Den øvrige Trafik var imidlertid langt større, og som Følge deraf kan der — sammenlignet med September 1935 — endnu spores en Fremgang. Trampbaadene udloste følgende Ladninger:

	September	
	1936	1935
Erts	93	62
Korn	66	87
Trælast	42	59
Jordolie	19	29
Kul	30	33
Andre Ladninger	81	49

Ialt ankom med mindre Liniebaade 260 (254) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i September 1935) og med større Liniebaade 129 (96). Yderligere ankom 331 (319) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 267 (237) mindre Liniebaade, 89 (74) større Liniebaade og 264 (235) Trampbaade, heraf 161 (156) med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 39 (36) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 17 (9) Skibe til Rotterdam og 32 (25) Skibe til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamborg og Nieuwe Waterweg er igen gaaet lidt tilbage, men var dog langt gunstigere end i Fjor, nemlig 32.03 pCt. (30.96 pCt.). Antwerpens Andel androg 32.12 pCt. (32.48 pCt.) og Hamborgs Andel 32.18 pCt. (32.65 pCt.).

Trafikken paa Rotterdam

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i September 1936, samt Antallet af udgaaede Skibe.

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal	Netto-Tons	med Ladr.	i Ballast
U. S. A.	13	41,455	12	—
Belgien	1	1,239	1	—
Brasilien	3	11,360	3	—
Danmark	13	36,064	12	1
Tyskland	314	416,470	242	56
Estland	4	3,675	2	—
Finland	10	10,822	6	1
Frankrig	50	80,171	37	5
Grækenland	14	32,300	12	4
Storbritannien ..	154	278,447	126	20
Ungarn	1	2,738	1	—
Italien	27	76,329	29	—
Jugoslavien	7	18,190	7	—
Japan	9	43,192	6	2
Lelland	7	9,775	3	4
Litauen	2	932	1	1

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Trælastfragterne for 1937

The Baltic and International Maritime Conference har afsluttet Udarbejdelsen af Tarifen for Minimumsraten i Trælastfarten 1937, og udsendt Forslaget til Godkendelse af de interesserede Organisationer.

De nye Rater ligger noget over de for indeværende Aar gældende, idet Basisraten for Deals, Battens, Boards fra Østersøen er sat op med 2 sh. pr. Sldr., og fra Hvidehavet ligeledes med 2 sh. For Props fra Østersøen og Hvidehavet er Raten forhøjet med henholdsvis 1 sh. 6 d. og 2 sh., og for Pulwood fra Hvidehavet med 6 pence. Samtidig foreslaas nogle Ændringer i Certepartibetingelserne, og Tarifen skal træde i Kraft fra og med 1. Maj næste Aar.

Nederlandene ...	267	353,124	191	39
Norge	60	110,877	37	13
Panama	2	11,859	1	1
Polen	7	4,678	4	2
Portugal	2	2,752	2	—
Rusland	7	10,435	7	—
Spanien	3	6,839	4	—
Island	2	1,394	2	—
Sverige	54	51,762	51	1

Ialt 1,033 1,616,879 799 150

Ialt udgaaet: 949 Skibe.

Polens Kuleksport i September Maaned 1936

De fra Polen i September Maaned d. A. eksporterede Kvantale Kul, saaledes som Eksporten fordeles sig paa de forskellige Lande, var følgende:

	i 1000 Tons
Østrig	77
Ungarn	4
Czekoslovakiet	4
Tyskland	3
Sverige	214
Norge	37
Danmark	27
Island	4
Finland	40
Lettland	6
Frankrig	107
Belgien	44
Holland	14
Schweiz	6
Italien	52
Grækenland	5
Spanien	1
Algier	4
Ægypten	4
Afrika	2
Argentina	23
Andre Lande	7
Bunkerkul	57
Ialt	742
Danzig	34
Ialt	776

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i September Maaned 1936

I September Maaned er udført 174,523 Tons Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 16,105 Tons mod 168,174 Tons, deraf til Danmark 7,640 Tons i August. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Frankrig	73,428 Tons
Sverige	58,977 »
Danmark	16,105 »
Belgien	17,023 »
Ægypten	5,250 »
Finland	2,300 »
Island	1,440 »
Ialt	174,523 Tons

Frankrigs Søhavnetrafik i første Halvaar 1936

De først nu offentliggjorte Statistiker om Trafikken paa de franske Søhavne i første Halvdel af 1936 viser, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, en betydelig Stigning i Passagertrafiken, nemlig 29 pCt. Tallet paa de over de franske Søhavne ind- og udrejste Passagerer er steget med 366,000 til 1,616,000. Derimod steg Godstrafiken kun med 4 pCt., nemlig med 0,9 Million Tons til 23,1 Mill. Tons. Hvad Skibene angik, saa var der her en Stigning paa 1,000 Skibe til 82,532, men i Tonnage en lille Tilbagegang, nemlig 0,4 Million Nettotons til 67,8 Mill. Netto Tons. Passagertrafiken var først og fremmest stigende i Havnene Le Havre, Rouen, Nantet, Bordeaux og Marseille; i Godstrafiken Stigning alle Steder undtagen i Rouen og Séte.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Ogsaa i den forløbne Uge er det Korntransporterne, der har tiltrukket sig størst Opmærksomhed paa Fragtmarkedet. River Plate har taget ca. 40 Baade, men til Trods for den enorme Aktivitet, dette Marked har udfoldet fra Juli og til nu i Juli Kvartal, blev der f. Eks. sluttet dobbelt saa mange Baade, som i tilsvarende Kvartal sidste Aar, saa mangler der dog for indeværende Aars vedkommende stadig ca. 700,000 Tons i det Kvantum, der var engageret Tonnage for i tilsvarende Periode sidste Aar. Da Importbehovet for Korn i Europa utvivlsomt er betydelig større i Aar, end det var sidste Aar, er der al mulig Grund til at vente, at dette Marked vil holde sig et godt Stykke Tid fremover.

Den mest bemærkelsesværdige Begivenhed paa Ugens Fragtmarked var den 2/6d. Forhøjelse i Minimalraten fra River Plate, som Tramp Shipping Committee lod træde i Kraft fra 23. Okt., samtidig med at Ballastforbudet blev udstrakt til 31. Decbr. cancelling. En Forhøjelse af Minimalraterne havde været ventet et Stykke Tid, da de betalte Rater laa væsentligt over Schedule-raterne, men en Forhøjelse af 2/6d. pr. Ton havde man ikke ventet. Som nævnt ovenfor sluttedes der ialt ca. 40 Baade i den forløbne Uge til Rater, der svingede mellem 2/1½d. og 4/3d. pr. Ton over Minimalraten. Det var for den Sags Skyld en Last til Skandinavien, der satte Rekord ved at betale 26/— til Bergen/Åhus range, 25/6d. til Danmark, hvilket er en Præmie paa 4/3d. pr. Ton. — I Øjeblikket synes Markedet noget roligere, men selv om der er ret god Efterspørgsel efter Novbr./Decbr. Tonnage, ligger Raten næppe over den nye Minimalrate. —

De andre Kornmarkeder var rolige med Undtagelse af Australien, der sluttede 4/5 Baade for Lastning fra 20. Decbr. til 25. Febr. til Rater, der laa 1/6d. over Minimalraten. Der er stadig nogen Efterspørgsel paa dette Marked for Decbr./Janr. Lastning, og Befragterne er villige til at betale en Præmie af 1/6d. pr. Ton. De fleste Redere holder sig dog tilbage i Haab om senere at kunne naa bedre Betingelser. Montreal og Donau var praktisk talt uden Forretning.

De øvrige oversøiske Markeder var nærmest ufor-

andrede Scrap fra Staterne til UK. indikerer stadig omkring 15/—, fri Losning. Canada Deals ligger fastere, men naar Australien tages i Betragtning, bliver Resultatet for Rederne ikke bedre, end det var i Sommer.

Vestkysten af Sydamerika viser kun ringe Interesse for Tonnage paa Ratebasis, men Nitratbefragterne er stadig aabne for Skibe paa Time. Fra Nordpacific er Efterspørgselen mindre. Fio. Forretning fra British Columbia til UK. indikerer den lavere Rate af 27/— for Decbr., og til Østen er sluttet til 22/6d. pr. 100 Balefod. —

Soyabønner fra Dalny er sluttet for stor Baad til 28/9d. for Novbr. og 29/— for Decbr. — Saigon Ris indikerer 31/3d. for Ris for Decbr. Lastning til Frankrig, og for Anthracite fra Port Redon noteres 26/6d. fio., Bordeaux/Dunkirk range. De indiske Markeder er stadig meget stramme. Kerner fra Madras Kysten søger forgæves Tonnage til 32/6d., og Hvede fra Karachi til UK. har betalt den højere Rate af 27/9d. for tidlig Novbr. Baad.

De europæiske Markeder ligger noget svagere. Trælastmarkederne har endnu ikke sat ind med den Slutspurt før Sæsonens Afslutning, man ventede, men det kan jo komme endnu. Kulfragter fra England til Danmark/Østersøen er hævdede. —

Middelhavet er noget svingende. Forskellige Baade er sluttede fra Alexandria til UK. til Rater mellem 15/6d og 16/— per 60 cbft. afhængig af Størrelse. Fra Sortehavet har Russerne sluttet Tonnage for Kul til Barcelona til 17/— fio, til USNH. til 17/—, Erts til Birkenhead til 15/6d. og for Pigiron til Japan til 20/—.

Timechartermarkedet er fuldt ud hævdedt, og Operatørens er ikke bange for at binde sig for temmelig lange Perioder. Nogen Gennemsnitsrate kan man iflg. Sagens Natur ikke give, og vi skal derfor nævne enkelte repræsentative Afslutninger, f. Eks. 9400 Tonner, Levering og Tilbagelevering UK., en Rundtur til Persisk Golf, 4/9d., 2400 Tonner Vestindisk Fart, 3/4 Maaned, \$1.55, 6300 Tonner Vestindisk Rundtur, \$1.25, 4000 Tonner Vestindisk Rundtur \$1.25.

Havneforbedringer i Palermo

I Palermo bygges en ny Pier for Tiden i Størrelsen 324 Meter lang og 60 Meter bred, og den skal have Navnet Vittoria Veneto. Omkostningerne vil være 8 Millioner Lire. Desuden er der ved Nordindgangen til Havnen betydelige Arbejder i Gang for at faa en bedre Ankerplads ved roligt Vand.

Passagertallet for de to polske Amerikaskibe

Efter hvad der meddeles, har de to polske Amerika-baade »Pilsudski« og »Batory« i Løbet af det Aar, der er gaaet, siden »Pilsudski« sattes i Drift, befordret 13,474 Passagerer.

Den lettiske Flaades Fragtindtægt

De nu foreliggende Beretninger angaaende Letlands Handelsflaades Indtægter viser, at Netfondtægten i 1935 beløb sig til 2,63 Mill. Ls. imod 3,43 Ls. i 1934 og 4,10 Mill. i Ls. i 1933. For 1935 regner man med en Bruttofortjeneste paa 114,5 Ls. for hver B.R.T., hvorved Omkostningerne beløb sig til 89,3 Ls. pr. B.R.T.

Russisk Isbryder fast i Isen

Den russiske Isbryder »Vladimir Rusanov« er kommet fast i Isen ved Frans Josefs Land, og alle Forsøg paa at faa den fri har været uden Resultat, selv Forsøg paa at sprænge Isen med Dynamit er slaaet fejl. Man forsøgte ogsaa at trimme Skibet, saa Stævnen kom højt over Isen, men da dette heller ikke hjalp, maa Isbryderen antagelig overvintre under ret ugunstige Forhold. Isbryderen »Sadko« kom til Assistance, men kunde intet udrette, skønt »Vladimir Rusanov« kun ligger et Par Sæmil fra aabent Vand.

Skibstrafikken paa spansk Marokko

Det paa Transporterne til Spansk Marokko indførte Tillæg af 50 pCt. til Tariffrafterne blev for enkelte Havnes Vedkommende — Larach, Ceuta, Tetuan — 25 pCt. nedsat. For de andre Havne blev derefter det bibeholdt Tillæg paa 50 pCt. midlertidig nedsat til 30 pCt. Nedsættelsen traadte i Kraft 20. Oktober. Genopbyggelsen af Forbindelsen med Spanien gør yderligere Fremskridt, hævdes det fra tysk Side. Oldenburg-Portugisische Dampschiffs Rederei, Hamburg, har saaledes besluttet sig til at anløbe Havnene Vigo og Sevilla. Til Sevilla afgik 22. Oktober Damperen »Rabat« fra Hamburg, og den skal først anløbe Oporto og Lissabon. Vigo bliver betjent af »Tenerifa«, der forlader Hamburg 5. November og afgaar til Portugal. Fragttillæget beløber sig til 25 pCt.

Verdens største Fragtrederi

Clan Line har nu Verdens største Trampskibsflaade. Det første Skib, som det i 1878 grundlagte Rederi ejede, var »Clan Lamont« paa 4,500 Dødvægt Tons, og som førte Sejl. Nu er Rederiets største Skib »Clan McArthur« paa 11,000 Dødvægt Tons.

Under Krigen mistede Rederiet 28 Skibe, som alle efterhaanden blev erstattet af nye, hurtige Skibe, saaledes at Clan Line nu disponerer over 65 Skibe paa tilsammen 384,150 Brutto Tons. Flagskibet »Clan McArthur« er det første af en Serie paa syv Motorskibe, der løber 17½ Knob, og hvis Ladebom har en Kapacitet paa 120 Tons, idet Skibet transporterer Lokomotiver til Sydost-Afrika og til Indien.

Moderne Køleanlæg i Frugt-Skibe

Det nye Motorskib »Giuba«, som Burmeister & Wain har bygget til det norske Selskab Rose i Sandefjord, skal

anvendes til Frugttransport, og dets Køleanlæg, der er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., belyder noget særlig bemærkelsesværdigt inden for Køleteknikken.

Skibet har ialt 8 isolerede Lastrum, der tilsammen udgør 150.000 Kubikfod. Køleanlægget arbejder med Ammoniak efter direkte Fordampningssystem, og hver af Kompressorerne kan, selv under Tropeforhold, vedligeholde den krævede lave Temperatur i Lastrummene. Men for at kune nedsætte Ydeevnen under koldere Himmelstrøg er Kompressorerne forsynet med et særligt Arrangement for Ydeevnens Regulering, saaledes at den kan nedsættes gradvis til 20 pCt. af den maksimale Ydeevne. Lastrummene afkøles ved Hjælp af Luftkølere, og et elektrisk Fjern-Termometer, der er anbragt i Hovedmaskinrummet, viser, hvorledes Temperaturen er paa 29 Steder i Lasten, saaledes at den vagtlhavende Maskinmester bekvemt kan kontrollere Temperaturen over hele Skibet.

Burmeister & Wain har endnu tre Søsterskibe til »Giuba« under Bygning, og yderligere er der ved Aktiebolaget »Øresundsvarvet« i Landskrona to tilsvarende Frugtskibe i Ordre. De skal alle forsynes med Sabroes Køleanlæg af samme Størrelse.

Alle disse Skibe med tilhørende Køleanlæg er af samme Type som M.S. »Vibran«, der var en stor Sukces, og som er kommet til at danne Forbillede for flere efterfølgende Frugtskibe.

Fadderskab for Skibe

For at interessere Befolkningen i det indre af Tyskland for Landets Handelsflaade foreslaar man, at de tyske Byer, hvorefter tyske Handelsskibe er blevet opkaldt, skulde være Faddere for det Skib, der bringer Byens Navn rundt i Verden. Man har saaledes anmodet 90 tyske Byer om paa forskellig Maade at interessere sig for vedkommende Skib, for Eksempel ved Udsmykning af Mandskabets Opholdsrum, Bidrag til Skibsbiblioteket eller ved at indbyde Besætningen paa Ferietur til Fadderskabsbyen. Senere hen kunde der maaske knyttes Forhindelse mellem hvert tysk Skib og en eller anden By.

Fordelene herved gælder maaske ikke saa meget Handelsflaaden, men snarere at Folk i det indre af Landet mangler Forstaelse af Handelsflaadens Betydning; »Kraft durch Freude«-Systemet tager lignende Sigte. De lokale Blade kan interessere Befolkningen for deres Gudbarn, og i Skolerne kan man forklare Ruter, Anløbshavne og den Last, som Skibene fører til Landet. Paa denne Maade haaber man at skabe Forbindelse mellem den tyske Skibsfart og alle, der ikke lever nær ved Søen.

Den hurtige Rute til Kap

Union Castle Lines nye Motorskib »Stirling Castle« paa 25.500 Tons, som den 21. August gik fra Southampton til Kap paa Rekordtid, er nu returneret til England efter at have sat Rekord i Hurtighed ogsaa paa den hjemgaende Rejse, idet Motorskibet var gaaet fra Capetown 13—12 Dage før.

Herefter vil »Stirling Castle« og Søsterskibet »Athlone Castle« gøre Turen fra England til Syd-Afrika og omvendt paa under Fjorten Dage. Fem af de andre Postskibe paa Ruten tages nu efterhaanden ud af Farten, og Maskinerne ombygges for at faa den nødvendige Fart til den hurtige Rute. Et 25.500 Tons Skib er under Bygning, og naar det er afleveret, vil alle Union Castles Postliniere foretage Rejsen i den nævnte reducerede Tid, der er i Overensstemmelse med den nye sydafrikanske Postkontrakt.

Finsk Bark solgt efter Havari

Den lille finske Træbark »Venus« af Koivisto kom paa Hjemrejse fra dansk Havn fornylig ud i en Storm og led saa alvorligt Havari, at Skibet maatte søge Nødhavn ved Øsel. Det viste sig, at Skaderne var for omfattende til, at Skibet indenfor en rimelig Tid kunde repareres paa Stedet, og saa solgte Skipperen sin Bark til en Mand paa Øsel og rejste selv hjem med sin Besætning. »Venus« var bygget i Finland i 1920. Den var kun paa godt et Par Hundrede Netto Tons og saaledes sikkert en af de mindste eksisterende Barker.

Stærk Stigning i Trafikken over Atlanterhavet

Allerede i Fjor Sommer var der en ikke ubetydelig Stigning i Personbefordringen over Atlanterhavet, sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar. I Aar har Stigningen været endnu stærkere. »Lloyds List« opgør Stigningen i de første ni Maaneder af dette Aar til at være godt 17 pCt. højere end i de tilsvarende Tal ifjor.

De Linier, der samarbejder i Atlanterhavskonferencen, har indtil 3. Oktober i Aar befordret i vestgaaende Retning 248.280 Passagerer ved 594 Afsejlinger, medens de i Fjor i samme Tidsrum befordrede 210.133 Passagerer ved 557 Afsejlinger. I østgaaende Retning har de i samme Tid i Aar befordret 255.318 Passagerer ved 584 Afsejlinger mod i Fjor 214.655 Passagerer ved 553 Afsejlinger.

Det Selskab, der har den forholdsvis største Stigning, er Gdynia—Amerika-Linien, som jo i Aar har sat sit nye

Skib »Batory« ind ved Siden af »Pilsudski«, der blev sat i Fart i Fjor. Den polske Linie har i de første 9 Maaneder i Aar i vestgaaende Retning befordret 5570 Passagerer imod 3250 i Fjor. I østgaaende Retning har Linien befordret 5590 Passagerer i Aar mod 2585 i samme Tid i Fjor.

Cunard White Star har i Aar befordret til Amerika 68.846 Rejsende mod 58.544 i Fjor og fra Amerika 70.380 mod 57.560. En stor Del af denne Stigning skyldes vel nok »Queen Mary«, og bemærkelsesværdigt er det, at Selskabet har faaet denne Stigning i Passagerantallet ved et mindre Antal Afsejlinger end i Fjor.

For den franske Linie er Tallet paa de vestgaaende Passagerer 28.378 i Aar mod 22.792 i Fjor og paa de østgaaende 26.111 mod 23.506.

Ogsaa den svenske og norske Linie har en ikke uvæsentlig Stigning. Den svenske: vestgaaende 8018 mod 6579 og østgaaende 9359 mod 8482. Den norske: vestgaaende 3873 mod 3356, østgaaende 4582 mod 3840.

132 pCt. i »Ursus«

I Foraaret blev det besluttet at lade Dampskibsselskabet »Ursus« træde i Likvidation, og forleden afholdtes der afsluttende Generalforsamling.

Likvidator, Skibsreder A. Boeck-Hansen, aflagde det sidste Regnskab, der udviser en endelig Udlodning paa 132 pCt., det vil sige, at der udbetales 1320 Kr. pr. Aktie à 1000 Kr. Selskabets sidste Damper, »Erik B.«, er for længst solgt og Forretningerne afviklet. Aktiekapitalen er paa 300.000 Kr., men der er en Bankbeholdning paa 400.000 Kr. Reservefondet udgør 90.000 Kr.

Regnskabet godkendtes enstemmigt, og Dampskibsselskabet »Ursus« er ophævet.

Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleoen foretoges forleden en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Giuba«, Værftets Byggenummer 624, bygget for Regning Skibsaktieselskabet »Rose«, Sandefjord.

Skibet er bygget til Det Norske Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

315' 0" X 45' 6" X 28' 10" til Øverstedæk, og Bæreevnen er ca. 2580 Tons d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 4500 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

To Nybygninger til norsk Englandsrute

Rederiet Fred. Olsen & Co. i Oslo har ved Akers mek. Verksted bestilt to hurtiggaaende Passagerskibe til Rederiets Englandsrute. De to Skibe bliver Motorskibe paa hver ca. 4000 Tons Brutto og med en Fart af 18 miles. Skibene faar Enhedsklasse med Plads til 200 Passagerer og er udstyrede med moderne Bekvemmeligheder.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i September Maaned 1936

	Antal	N. R. T.
Danske	1,507	377,707
Svenske	308	51,007
Norske	27	37,620
Tyske	109	25,377
Engelske	23	24,470
Franske	3	11,001
Finske	33	27,782
Russiske	2	1,746
Hollandske	29	14,531
Letandske	3	2,791
Estlandske	5	3,162
Islandske	6	4,739
Amerikanske	7	21,964
Græske	1	2,439
Italienske	1	3,843
Poliske	4	24,764
Danzigske	1	1,523
	2,069	636,466

Beretning

Der er udsendt Beretning om Den jydsk Handelsstands Centralforenings 52. Repræsentantmøde, afholdt i Fredericia den 25. og 26. Maj 1936. Paa Dagsordenen var Formandens Meddelelser, Regnskabsaflæggelse (Kassereren), Oversigt over det Handelsstanden særlig vedrørende Lovgivningsarbejde i afvigte Rigsdagssamling, Skolevæsen (Konsul Oluf Bech), Valutasituationen (Grosserer H. L. Poulsen, Odense), Trafikvæsen (Forretningsudvalget), Meddelelse om »Frederik Creutzberg og Hustrus Legat« (Forretningsudvalget), Forhandling om Formandens Meddelelser, Valg af 7 Medlemmer til Bestyrelsen, 7 Suppleanter til Bestyrelsen og 2 Revisorer.

8-Timers Dag paa svenske Skibe?

Et Forlydende i den svenske Presse vil vide, at Rege- ringen forbereder et Lovforslag om 8 Timers Arbejdsdags Indførelse i den svenske Handelsmarine. Den nugældende Lov udløber i 1937, og den nye, som ventes forelagt den kommende Rigsdagssamling, skal hvile paa den Konvention, der er blevet vedtaget paa den internationale Søfartskonference, selv om det ikke kan ventes, at Konventionens Bestemmelser i et og alt vil kunne gennemføres.

Estlands Skibsfart

Det samlede Antal til estniske Havne indgaaede Skibe i 1935 udgjorde 9439 med ialt 1,380,000 N.R.T. mod 9394 Skibe med 1,375,000 N.R.T. i det foregaaende Aar. Den indgaaede Tonnage fordelle sig i 1935 med 2265 Skibe med 934,000 Tons paa Udlandsfarten og 7174 Skibe med 446,000 Tons paa Kystfarten.

Hovedstaden, Tallinn, staar med Hensyn til saavel Udlandsfarten som Kystfarten som langt den vigtigste Havn med ialt 3399 indklarerede Skibe i 1935 med en samlet Tonnage paa 966,000 N.R.T. Derefter følger Pärnu med 582 Skibe med 88,000 N.R.T. Narva-Jõesuu har haft 208 indgaaede Skibe med 24,000 N.R.T. og Kunda 428, deraf 346 i Udlandsfart, med ialt 10,000 Tons.

Saavel regnet efter Tonnage som efter Antal Skibe stod Finland i 1935 som Nr. 1 med Hensyn til Skibsfarten paa Estland med 2221 ind- og udgaaede Skibe med 444,000 N.R.T. Derefter følger England (med 427 Skibemed 427,000 N.R.T.), Tyskland og Sverige samt Danmark, der havde 213 ind- og udgaaede Skibe med ialt 90,000 N.R.T.

Hollandsk Damper med 250 Mennesker kængret ved Java

Mange af den hollandske Damper »Van Vijk«s Passagerer og Mandskab menes at være omkommet, idet Skibet Tirsdag Morgen er kængret mellem Surabaya og Semarang.

Kl. 2 udsendte Skibet traadløse Nødsignaler. Vandflyvemaskiner og Skibe ilede til Hjælp. 43 overlevende er i Flyvemaskiner bragt til Surabaya. Ialt var der 250 Mennesker om Bord i Skibet. En Del reddede er af en Fiskerbaad blevet bragt i Land. En Mængde af de overlevende holdt sig flydende ved Hjælp af Borde og Stole.

PERSONALIA

25 Aars Jubilæum

Lederen af Aarhus Havn, Havneingeniør *H. Gebauer*, fejrede 24. Oktober 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse ved Aarhus Havn. I 1919 blev Ingeniør Gebauer Afde-

lingsingeniør og tog Del i Ledelsen af alle de vigtigere Arbejder. Da Havneingeniør Vedel i 1922 døde, faldt Valget ganske naturligt paa Havneingeniør Gebauer, og i de derefter følgende Aar er der under hans Ledelse udført et stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde i Aarhus.

Ingeniør *Holger Andersen*, D.F.D.S.s tekniske Afdeling, fejrede Søndag 25 Aars Jubilæum.

60 Aar

Kaptajn *L. Jørgensen*, der i flere Aar var Fører af 3mst. M/S »Alf« og nu Fører af 3mst. M/S »Frieda«, fylder den 12. November 60 Aar.

Kaptajn Jørgensen er Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse.

Dødsfald

Danmarks kendteste og mest omstridte Havnebygmester, Ingeniør *Jørgen Fibiger*, er død, 69 Aar gammel. Fibigers Navn vil altid være knyttet til de danske Vestkysthavne. Før 1914 havde han bygget Havne og Jernbaner rundt i Landet, men i det Aar blev han Medlem af den da nedsatte Kommission angaaende Anlæg af Havne paa Jyllands Vestkyst og blev Centret i alt, hvad der angik disse Havne, baade i Kampen om dem og Byggearbejdet.

Hirtshals Havnen blev en Triumf for ham. Han gennemførte det store Havneprojekt og viste, at den ogsaa lod sig benytte som Trafikhavn. Arbejdet ved Hanstholm gik mere langsomt, Byggearbejdet sluttede store Summer, og Tempoet blev sat ned, men stadig kæmpede Ingeniør Fibiger for Planens Fuldførelse. Han troede fuldt og fast paa sit Værk og dets Betydning i Fremtiden. Det er en af Danmarks ejendommeligste Mænd, der er gaet bort med ham.

70 Aar gammel er Forfatteren, Skibsfører *J. Kusk Jensen* død og et vidt kendt Navn indenfor dansk Skibsfart, en Mand der har været af Betydning for næsten alle Skibsfartserhvervets Udøvere forsvundet hermed.

Af de mange Bøger fra Kusk Jensens Haand er hans »Haandbog i Sømandsskab« bedst kendt, og efter at være gaet i Land, udsendte han i 1924 en revideret Udgave, der stadig benyttes. Som Søfartshistoriker er Kusk Jensens Navn kendt ud over Landets Grænser. Han har skrevet talrige Artikler om Skibsfart og Skibsbygning helt tilbage til Vikingetiden. Siden 1929 havde Kaptajn Kusk Jensen været ansat som Raadgiver ved Kronborg-Museet og havde en stor Andel i de praktiske Ændringer af Museets Opstillinger, der er gennemført i de senere Aar. Hans Interesse for Museet gav sig endvidere Udslag i en Række Gaver til dette, blandt andet den smukke Model af Nydamsbaaden, en af Museets Attraktioner, der er udført af ham.

Han var vellidt og velset overalt. En stout og god Sømand, der har gjort meget godt for sin Stand.

POSITIONSLISTE PR. 27. OKTOBER 1936

A

s.s. *Aalborghus* afg. København 27.10. til Aalborg.
s.s. *Aalborg*, ank. London 22.10.
s.s. *Aarhus* afg. København 27.10. til Aarhus.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Leningrad 22.10.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Kbhvn. 2.10. til Corpus Christi.
s.s. *Aase* afg. Zeebrügge 19.10. til Frederikssund.
s.s. *Absalon* ank. Uleåborg 12.10.
m.s. *Afrika*, E. Himmelfstrupp, ank. København 25.10.
s.s. *Agnete* ank. Bordeaux 10.10.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Quebec 21.10. til Newcastle.
s.s. *Alabama* pass. Dover 4.10. p. R. t. Buenos Aires.
s.s. *Alexandra* afg. Esbjerg 30.10. til Grimsby.
s.s. *Algarve* ank. København 27.10.
s.s. *Alice* ank. London 14.10.
m.s. *Almena* pass. Lizard 22.10. p. R. t. Halifax.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, pass. Perim 23.10. udg.
s.s. *Alssund*, P. L. Hansen, afg. Sydney N. S. 24.10. til Antwerpen.
s.s. *Amalienborg*, ank. Sharpness 16.10.
m.s. *Amerika*, J. Borch, ank. Göteborg 26.10. hjg.
s.s. *Anna* afg. Wiborg (Finland) 20.10. til St. Louis. (Rhône).
m.s. *Anna Mærsk* ank. Manila 14.10.
m.s. *Annan*, N. Wolff-Jørgensen, afg. Dakar 12.10. udg. for Sydney.
s.s. *Anne* afg. Port Williams 21.10. til Liverpool.
m.s. *Anglo Mærsk* pass. Gibraltar 20.10. p. R. t. Pauillac.
m.s. *Argentina* afg. Buenos Aires 21.10. til Kbhvn., ank. Santos 26.10.
m.s. *Arizona*, afg. Bahia 14.10. til København.
s.s. *Arnold Mærsk* pass. Helsingør 20.10. til Preston.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Adelheide 21.10.

m.s. *Asia*, H. S. Hansen, afg. Grays Harbor 16.10. for Shanghai.
s.s. *Aslaug* afg. Port Williams 14.10. til Liverpool.
m.s. *Asnæs* pass. Kinnard Head 26.10.
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Visby 22.10.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, afg. Manilla 24.10.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Wiborg 24.10. til London.
m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, pass. Malta 22.10. hjg.

B

s.s. *Beira* i København.
s.s. *Bellona* afg. Odense 22.10.
m.t. *Bente Mærsk* ank. La Libertad 11.10.
s.s. *Bergenhus* ank. Kbhvn. 27.10.
s.s. *Bertha* afg. Kbhvn. 21.10. til Cowes.
s.s. *Betty* afg. Casablanca 16.10. til Konakri.
s.s. *Betty Mærsk* ank. Antwerp 17.10.
s.s. *Bes* pass. Fornæs 27.10.
s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, afg. Ghent 26.10.
s.s. *Birgitta* afg. Bremen 15.10. til Searsport (Me.).
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Casablanca 22.10. til Klaipeda.
s.s. *Bodil* afg. Oran 23.10. til Tunis.
m.s. *Boringia*, H. I. Væring, ank. Southampton 26.10. udg.
m.s. *Bornholm*, P. Petersen, ank. Burutu 21.10.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Danzig 25.10.
s.s. *Brasilien* afg. Kbhvn. 27.10. til River Plate.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, ank. Antwerp 14.10.
s.s. *Bretland*, fung. L. Pedersen, afg. Danzig 18.10. til Bordeaux.
s.s. *Britta* pass. Hammershus 22.10.
s.s. *Broholm* afg. Kbhvn. 26.10. til Antwerp.
s.s. *Brosund*, J. Bundesen, pass. 53,50° N., 36,35° W. 24.10. p. R. t. New York.
s.s. *Brynhild* ank. Nakskov 24.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. 10. 36

LONDON	22,40	MADRID	48,00
NEWYORK	459,50	AMSTERDAM	247,90
BERLIN	184,00	STOCKHOLM	115,65
PARIS	21,45	OSLO	112,70
ANTWERPEN	77,35	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	105,60	PRAG	16,40
ROM	24,50	WARZAWA	86,85

C

m.s. *California* pass. Beachy Hd. 20.10. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. Los Angeles 24.10. udg.
 m.s. *Canadian Reefer* afg. Los Angeles 19.10. til Alexandria.
 s.s. *Carmen* afg. Kemi 21.10.
 m.t. *Caroline Mærsk* afg. Corpus Christi 8.10. til Flushing.
 s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 26.10.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Buenos Aires 8.10. til New York.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, ank. Nakskov 23.10.
 m.s. *Chr. Holm*, afg. Campana ved Buenos Aires 22.10. syd om til Palara.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* afg. Rotterdam 12.10. til Miami.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansens, ank. Portland (Oreg.) 23.10.
 s.s. *Christiansborg*, ank. Port Talbot 26.10.
 s.s. *Cimbria*, pass. Brunsbüttel 25.10. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Danzig 24.10.
 m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, pass. Bishop Rock 22.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Philadelphia 15.10. til Halifax.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, afg. Huelva 25.10.

D

s.s. *Dagmar* ank. København 26.10.
 s.s. *Dagmar* ank. Wiborg (Finland) 21.10.
 s.s. *Delaware* afg. Galveston 23.10. til New Orleans.
 s.s. *Dania*, ank. Reykjavik 23.10.
 m.s. *Danmark*, An. Hjernum, pass. Gibraltar 24.10. udg.
 m.s. *Danmark* afg. Aruba 28.10. til Rotterdam.
 s.s. *Dorrit* ank. Burgeo 14.10.
 s.s. *Douro* i København.
 m.s. *Dronning Alexandrine* afg. København 29.10. til Island.

E

s.s. *Ebba* pass. Ushant 20. p. R. t. St. Malo.
 s.s. *Ebro* i København.
 s.s. *Edith* pass. Barry Is. 13.10. p. R. t. Konakri.
 s.s. *Edu. Nissen* pass. Prawle Point 17.10. p. R. t. Halifax.
 s.s. *Effie Mærsk* ank. Limerick 19.10.
 s.s. *Egholm* ank. Swansea 26.10.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, afg. Archangelsk 26.10.
 s.s. *Elisabeth* ank. Uleåborg 17.10.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Rotterdam 19.10. til Honfleur.
 s.s. *Ellen* ank. Danzig 21.10.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Ellesmere Port 22.10.
 s.s. *Elsborg*, pass. Dungeness 23.10.
 s.s. *Else* afg. London 22.10.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. London 23.10. til Zeebrügge og Saffi.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Buenos Aires Rds. 22.10.
 s.s. *Emanuel* afg. Kbhvn. 24.10. til Piteå Distr.
 s.s. *Energi* forv. ank. La Rochelle 27.10.
 s.s. *England*, ank. Burntisland 24.10.
 s.s. *Enigheden* Odense 26.10.
 m.s. *Erria*, E. Mouritzen, ank. København 20.10.
 s.s. *Erik Boye* pass. Beachy Hd. 22.10.
 s.s. *Erindring* ank. Antwerp. 26.10.
 s.s. *Erna* ank. Buenos Aires Rds. 22.10.
 s.s. *Estland*, W. Rasmussen, ank. Danzig 19.10.
 s.s. *Ester* ank. Watchet 12.10.
 s.s. *Esther Maria*, V. P. Lisberg, pass. København 26.10.
 s.s. *Estrid* ank. Marseilles 15.10.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. Los Angeles 18.10. hjg. for Christobal.

F

m.s. *Fano* afg. Kbhvn. 21.10.
 m.s. *Fionia*, S. Kolls, ank. Melbourne 22.10. udg.
 s.s. *Flora* i København.
 s.s. *Flynderborg*, pass. København 27.10.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Casablanca 24.10.
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Casablanca 26.10.
 s.s. *Freya* ank. Danzig 21.10.
 s.s. *Frigga*, pass. Spurn Hd. 23.10.
 s.s. *Frode* pass. Dunnet Hd. 13.10. p. R. t. Albany, N. Y.
 s.s. *Fylla* afg. Tyne 21.10. til Königsberg.

G

s.s. *Garonne* i København.
 s.s. *Garston* afg. Kbhvn. 24.10. til Antwerp.
 s.s. *Georgia* afg. Oslo 26.10. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* pass. Spurn Hd. 22.10.
 s.s. *Gerda* ank. Stolpmünde 19.10.

s.s. *Gerda Toft* ank. Port Talbot 24.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Yokohama 19.10.
 s.s. *Grete* afg. Flushing 13.10. til Port Williams.
 s.s. *Gorm* afg. Garston 24.10. til Antwerpen.
 s.s. *Gronland*, C. Sørensen, afg. Murmansk 22.10.
 s.s. *Gudrun* ank. Aleksandria 22.10.
 s.s. *Gunhild* pass. Dover 21.10.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Cacablanca 20.10.
 s.s. *Gyda* ank. Runcorn 20.10.

H

s.s. *H. H. Petersen* forv. afg. Birkenhead 26.10.
 s.s. *Hafnia*, pass. Brunsbüttel 26.10. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Hull 16.10.
 s.s. *Halfdan* ank. Dunkirk 24.10.
 s.s. *Hans Broge* ank. Amsterdam 15.10.
 s.s. *Hans*, From, afg. Nykøbing, Falster til Nakskov.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. Alexandria 20.10.
 s.s. *Harald* ank. Danzig 21.10.
 s.s. *Harriet* afg. Nice 20.10.
 s.s. *Hebe* ank. København 16.10.
 m.s. *Henning Mærsk* ank. Wellington 17.10.
 m.s. *Herdis* pass. Ushant 8.10. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. St. Nazaire 10.10. til Port Talbot.
 s.s. *Hilde* ank. Clyde 22.10.
 s.s. *Hindsholm* ank. Thisted 25.10.
 s.s. *Hroar* ank. København 27.10.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Danzig 18.10.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. Portland 23.10. hjg. for San Francisco.
 m.s. *Indien*, A. Bronér, forv. afg. La Plata 29.10.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Oran 25.10. til Gdynia.
 s.s. *Ingeborg S.* ank. Helsingør 18.10. for Reparation.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Kopervik 14.10. til Archangel.
 s.s. *Inger* ank. Rouen 20.10.
 s.s. *Inger Toft* afg. Gdynia 27.10.
 s.s. *Irene Maria*, A. Emers, ank. Fleetwood 26.10.
 m.s. *Irland*, A. B. Meinertz, ank. Halifax 24.10.
 s.s. *Island* afg. Leith 20.10. til Reykjavik.
 s.s. *Ivar* afg. New York 24.10. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 26.10.
 s.s. *Jacob Mærsk* pass. Dungeness 21.10.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Dungeness 11.10.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Sete 25.10.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Shanghai 24.10. udg. for Yokohama.
 s.s. *Jenny* afg. Stettin 20.10. til Kiel.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Bayonne 15.10.
 s.s. *Johanne* ank. London 23.10.
 s.s. *Johannes Mærsk* afg. Agia Marina 6.10. til Bergen.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamborg 25.10.
 s.s. *Jonna* afg. Lisbon 21.10. p. R. t. Hamburg.
 m.s. *Jutlandia*, A. Topp, afg. Penang 23.10. hjg. for Colombo.
 s.s. *Jutta* afg. London 23.10. til Køge.
 s.s. *Jægersborg*, afg. Kemi 26.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Finisterre 25.10. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Karen* afg. Granton 12.10. til Lemvig.
 s.s. *Karen Toft* pass. Tannay 23.10.
 s.s. *Karla* pass. Holtenuu 19.10. p. R. t. Sornæs.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Liverpool 16.10. til Constantza.
 s.s. *Kentucky* ank. Rønneby 26.10.
 s.s. *Kirsten*, ank. London 21.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Puerto Mexico 13.10.
 s.s. *Kjobenhavn*, S. A. Sigvardt, afg. Leningrad 20.10.
 s.s. *Knud* pass. Dungeness 22.10. p. R. t. La Nouvelle.
 s.s. *Knut*, afg. Malmø 19.10.
 s.s. *Kong Haakon* afg. Stettin 27.10. til Kbhvn.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, afg. Marseilles 24.10. hjg. for Havre.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Toulon 19.10.
 s.s. *Laura*, ank. Rio Janeiro 19.10.
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Clyde 21.10.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Gdynia 20.10.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Sharpness 13.10.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, ank. Galatz 18.10.
 s.s. *Lilian*, afg. Leghorn 19.10. til Manchester.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Archangel 24.10.
 s.s. *Lily*, afg. Lübeck 16.10. til Åbo.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, ank. København 24.10.
 m.s. *Lundby*, Lund, forv. ank. Immingham 26.10.
 m.s. *Louisiana* ank. Esbjerg 21.10.
 s.s. *Lynæs*, pass. Haimmershus 23.10.

M

s.s. *Magnus* ank. Danzig 26.10.
 s.s. *Maine* ank. Aalborg 25.10.
 s.s. *Maja*, ank. Haukipudas 20.10. p. R. t. London.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, afg. Singapore 25.10. udg. for Cebu.

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Acton Grange 25.10.
 s.s. *Margrete*, pass. Helsingør 22.10. p. R. t. Stansgate.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Terneuzen 24.10. til La Laja.
 s.s. *Margrete* ank. Kbhvn. 19.10.
 s.s. *Marianne*, ank. Kotka 19.10.
 m.t. *Marie Mærsk* afg. Tampico 9.10.
 s.s. *Marie Tost*, afg. Port Talbot 27.10.
 m.s. *Marocco* ank. Kbhvn. 26.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt* afg. London 23.10. til Sete.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Oran 27.10.
 s.s. *Marx* pass. Hirtshals 20.10.
 s.s. *Maryland* afg. Santo 27.10. til Bahia.
 s.s. *Mathilde Mærsk* pass. Dunnet Hd. 22.10.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, ank. Bangkok 22.10.
 s.s. *Minsk* afg. Antwerpen 27.10. til Casablanca.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, afg. Gdynia 25.10. til Rouen.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Neder Kalix 25.10.
 s.s. *Najaden* pass. Hirtshals 20.10.
 s.s. *Nancy* ank. Bristol 23.10.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Leningrad 26.10.
 s.s. *Nelly* pass. Brunsbuttel 27.10.
 s.s. *Nerma* ank. London 23.10.
 s.s. *Nevada* afg. Lisbon 24.10. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. San Francisco 2.10.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Yokohama 10.10 til New York.
 s.s. *Niobe* ank. Sete 21.10.
 s.s. *Nordborg*, ank. Kemi 26.10.
 m.s. *Nordbo* ank. Rosario 18.10.
 s.s. *Norden* afg. Caripito 15.10. til Demerara.
 m.s. *Nordhavet* afg. New York 10.10. til Lisbon.
 m.s. *Nordhval* ank. Guayaquil 18.10.
 m.s. *Nordkap* ank. Rio Janeiro 18.10.
 s.s. *Nordlys* ank. Buenos Aires 16.10.
 m.s. *Nordpol* ank. Shanghai 17.10.
 s.s. *Nordsøen* afg. Newcastle-on-Tyne 17.10. til Hobro.
 m.s. *Normandiet*, K. Petersen, afg. New York 16.10.

O

s.s. *Odin* afg. Kbhvn. 27.10. til Gøteborg.
 s.s. *Olaf* pass. Beachy Hd. 23.10. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Olga S.* ank. Rouen 20.10.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Ridham Dock 21.10. til Rotterdam.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, afg. Montreal 15.10.
 m.s. *Oregon* pass. Ushant 7.10. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Leningrad 23.10.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Swansea 15.10. til Montreal.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Los Angeles 23.10. for San Francisco.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, afg. Leningrad 19.10.
 s.s. *Paula* afg. New York 17.10. til Guayaquil.
 m.s. *Peru*, V. Kragelund, ank. Bangkok 23.10. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Christobal 20.10. p. R. t. Cebu.
 s.s. *P. Madsen* ank. Marseilles 16.10.
 s.s. *P. N. Dam*, pass. Dunnet Hd. 18.10. p. R. t. Boston.
 s.s. *Polly* pass. Hirtshals 20.10.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Mullerup 26.10.
 s.s. *Primula* ank. Kbhvn. 28.10.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, ank. Leningrad 22.10.

R

s.s. *Randi* afg. Eastham 23.10. til St. Nazaire.
 s.s. *Reval* ank. Faaborg 27.10.
 s.s. *Riga* afg. Leningrad 24.10.
 s.s. *Rignor* pass. Spurn Hd. 20.10. p. R. t. Horsens.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 28.10.
 s.s. *Robert* ank. Kolding 16.10.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Gdynia 20.10.
 s.s. *Rota* pass. Hirtshals 22.10.

S

s.s. *Saga* ank. Kbhvn. 26.10.
 m.s. *Sally Mærsk* afg. Shanghai 19.10. til Hongkong.
 s.s. *Sansø*, Pedersen, ank. Kbhvn 24.10.
 s.s. *Scandia* afg. Nyborg 27.10. til Aruba.
 s.s. *Scandia*, ank. Gøteborg 26.10.
 s.s. *Scotia*, ank. Terneuzen 26.10.
 s.s. *Seine* i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Huelva 23.10.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, ank. Hull 22.10. hjg.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, afg. Christobal 15.10. for Los Angeles.
 s.s. *Signe* ank. Malmø 21.10.
 s.s. *Sigrid* ank. Uleaborg 17.10.
 s.s. *Sigrun* ank. Liverpool 24.10.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Rotterdam 24.10.
 s.s. *Skaune*, G. Kyhn, afg. Archangel 21.10.
 s.s. *Skagerak* pass. Helsingør 22.10. p. R. t. Cork
 s.s. *Skjold* ank. Havre 26.10.
 s.s. *Skødsborg*, pass. København 26.10.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 27.10. til Danzig.
 s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Sas van Gent 27.10.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Rotterdam 20.10.
 s.s. *Sophie* pass. Helsingør 23.11.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Finisterre 22.10. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Stella* pass. Hammershus 19.10. p. R. t. Wiborg.
 m.s. *Stensby*, Eggers, forv. ank. Aalborg 29.10.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Cork 21.10.
 s.s. *Stockholm*, R. W. Caspersen, ank. Hull 17.10.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Beira 18.10 til Dakar.
 s.s. *Svava* i Frederikshavn.
 s.s. *Svanhild* pass. Skagen 17.10. p. R. t. Albany (N. Y.).
 s.s. *Svanholm* afg. Manchester 26.10. til Liverpool.
 s.s. *Svend Pii* pass. Dunnet Hd. 23.10. p. R. t. Montreal.
 s.s. *Søborg*, ank. Setubal 24.10.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 26.10. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, afg. Three Rivers 23.10.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, forv. afg. Fremantle 27.10.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Simrishamn 26.10.
 s.s. *Tekla* afg. Trangsund 21.10. til London.
 s.s. *Tempo*, Skou, afg. Nakskov 27.10. til Aalborg.
 s.s. *Tennessee* afg. Miami 24.10. til Houston.
 s.s. *Thyra* afg. Aalborg 22.10. til Leith.
 s.s. *Thyra* pass. Helsingør 20.10. p. R. t. Skuru.
 s.s. *Tjaldur* i Kbhvn.
 m.s. *Tongking*, A. Juul Christensen, afg. Penang 25.10. hjg. for Cuddalore.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 24.10. til Antwerpen.
 s.s. *Tove* pass. Hirtshals 21.10. p. R. t. Portsmouth.
 s.s. *Tovelil*, Vørholm-Hansen, ank. Emden 24.10.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Nykøbing, Falster 28.10.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 26.10. til Trondheim.
 s.s. *Tula* afg. Antwerpen 23.10. til Casablanca.
 s.s. *Tunis* afg. Genua 26.10. til Leghorn.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. New York 24.10. til Rio, Santos Buenos Aires.
 s.s. *Tyr* i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe* ank. Kbhvn. 25.10.
 s.s. *Ulla* pass. Canary Is. 13.10. p. R. t. Rio Janeiro.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Helsingør 4.10. til Leningrad.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Newport News 19.10.

V

s.s. *Valborg* afg. Antwerpen 22.10. til Vasa
 s.s. *Vendia*, afg. Gdynia 25.10. til Gøteborg.
 s.s. *Vibeke* afg. London 22.10. til Antwerpen.
 s.s. *Viborg*, afg. Nr. Sundby 27.10.
 s.s. *Victoria*, ank. København 24.10.
 s.s. *Vidar* afg. London 21.10. til Esbjerg.
 s.s. *Viola* afg. Bremen 1.10. til St. Stephan.
 s.s. *Virginia* ank. Aalborg 27.10.

W

s.s. *Wilh. Colding* ank. Hull 22.10.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, afg. Danzig 15.10. til Lorient.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamborg 26.10.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Skagen 26.10.

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

Telefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere

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: **KOMPAGNIET** Tlgr.-Adr.:
537 & 4055 Malmöresch

Aalborg

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

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

Red og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Menje 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.

52. Aargang.

København 28. Oktober 1936.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar 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 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.

2912. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Salvorev. Sømærker i Uorden.

(U. f. s. Nr. 43/3262. Stockholm 1936.)

En Del af Sømærkerne ved *Salvorev* og *Kittlarne* mellem c. 58° 05',₂ N. 19° 22',₈ E. og c. 57° 57',₆ N. 19° 22',₀ E. er mer eller mindre ødelagte af Storm. De vil blive bragt Orden, saasnart Forholdene tillader det.

2913. Finland. Bottnisko Bugt. Tankar Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 29/1008. Helsingfors 1936.)

Tankar Fyr paa 63° 56' 59" N. 22° 51' 00" E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5^s, Lys 3^s, Mørke 2^s. — Iøvrigt uforandret.

2914. Rusland. Finske Bugt. Srednjaja Banke S. Vrag. Lystønde flyttet.

(N. f. S. Nr. 43/4704. Berlin 1936.)

Vraget af et Skib ligger sunket paa c. 60° 09',₂ N. 28° 21',₆ E. og er afmærket med 4 Spirtønder.

Den røde Lystønde med hvidt Et-Blink ved S.-Siden af *Srednjaja Banke* er flyttet hen S. for Vraget og ligger lige S. for den der udlagte Spirtønde.

(Kort Nr. 277.)

2915. Rusland. Finske Bugt. Kopia Bugt. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 43/4705. Berlin 1936.)

1. W. for *Ossinov Pynt* er paa 59° 57' 30" N. 29° 00' 58" E. udlagt en hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s.

2. Nedennævnte Spirtønder er udlagt, som følger:

a. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 59° 55' 50" N. 28° 57' 30" E.

b. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 52' 18" N. 28° 57' 39" E.

c. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 56' 18" N. 28° 56' 18" E.

d. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 56' 18" N. 28° 55' 18" E.

- e. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 55' 36''$ N. $28^{\circ} 56' 39''$ E.
 f. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa $59^{\circ} 54' 48''$ N. $28^{\circ} 55' 24''$ E.
 g. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 55' 12''$ N. $28^{\circ} 54' 30''$ E.
 (Kort Nr. 277.)

2916. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Rutschi Red. Stengrund.

(N. f. S. Nr. 43/4706. Berlin 1936.)

En Stengrund med $0,2$ m Vand er fundet paa $59^{\circ} 45' 44''$ N. $28^{\circ} 25' 52''$ E. Grunden er afmærket med 4 Spirtønder, der er udlagt c. 25 m henholdsvis N., S., E. og W. for Grunden.

(Kort Nr. 277.)

2917. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Ust Luga N. Lystønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 43/4707. Berlin 1936.)

En rød- og hvidmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver $2,7^s$, er udlagt paa $59^{\circ} 41' 42''$ N. $28^{\circ} 18' 38''$ E., i første Ledelinie ved Indløbet i Søkanalen.

(Kort Nr. 277.)

2918. Tyskland. Pillau. Seetof. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 43/4691. Berlin 1936.)

Fyret paa Hovedet af N.-Molen paa c. $54^{\circ} 39',0$ N. $19^{\circ} 52',3$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- a. Rødt i Pej. fra $314^{\circ},5$ til 317° . c. Grønt i Pej. fra $323^{\circ},5$ til 326° .
 b. Hvidt i Pej. fra 317° - $323^{\circ},5$. d. Rødt i — - $354^{\circ},5$ - $208^{\circ},5$.

(Kort Nr. 269.)

2919. Tyskland. Rügenwaldermünde. Navneforandring.

(N. f. S. Nr. 43/4811. Berlin 1936.)

Rügenwaldermünde Havn har skiftet Navn til *Rügenwalde* Havn. c. $54^{\circ} 26',5$ N. $16^{\circ} 51',0$ E.

(Kort Nr. 280 og 269.)

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

2920. (T). Danmark. Sundet. Prøvestens Havn. Forskellige Oplysninger. Advarsel.

E. f. S. Nr. 1/21 og 22/1561 1936 annulleres og erstattes med:

1. Til den nye Olichavn, *Prøvestens* Havn, paa $55^{\circ} 40',6$ N. $12^{\circ} 38',3$ E. fører en 9 m dyb gravet Rende, der midlertidig er afmærket, som følger:

Paa N.-Siden 3 røde Stager med opadvendt Kost.

Paa S.-Siden 3 hvide Stager med Halmvisk.

Den yderste røde Stage med opadvendt Kost ligger paa $55^{\circ} 40' (52'',5)$ N. $12^{\circ} 38' (45'')$ E.

Den yderste hvide Stage med Halmvisk ligger paa $55^{\circ} 40' (49'',3)$ N. $12^{\circ} 38' (48'')$ E.

2. Ved S.-Siden af Renden, omtrent ved dennes Yderende, er en Bølgebryder under Bygning.

Ved Højvande kan den N.-lige Ende være under Vandet, hvorfor det indskærpes de Søfarende under Besejling af Havnen ikke at komme Bølgebryderen for nær.

3. Al Sejlads indenfor Bølgebryderen samt mellem *Prøvestens* Fort og Lys- og Klokketønden *Prøvesten* paa c. $55^{\circ} 40',7$ N. $12^{\circ} 38',0$ E. er iøvrigt forbudt.

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Havnelods, Side 128.)

2921. **Sverige. Sundet. Hålsingborg N. Kloakledning afmærket.**
(U. f. s. Nr. 43/3194. Stockholm 1936.)
Som Afmærkning for en c. 500 m lang Kloakledning N. for *Hålsingborg* Havn er opført et Sæt Stangbaaker med hvide Trekanter med en sort, lodret Stribe i Midten, paa Forbaaken med Spidsen opad, paa Bagbaaken med Spidsen nedad. Forbaakens Plads er $56^{\circ} 03',_{05}$ N. $12^{\circ} 41',_{18}$ E. Bagbaaken staar 80 m 70° fra Forbaaken.
(Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 245.)
2922. **Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Malmö yttre, östra Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 43/3193. Stockholm 1936.)
Malmö yttre, östra Fyr paa c. $55^{\circ} 37',_0$ N. $12^{\circ} 59',_7$ E. er forandret fra at vise rødt Et-Blink hver $1,5^s$, til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 3^s , Lys 2^s , Mørke 1^s . — Løvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 40/2710 1936. Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 288.)
2923. **(T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 21. Oktober d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $5,0$ m i E.-Siden af Renden, $6,5$ m i Midten af Renden og $5,0$ m i W.-Siden af Renden.
c. $54^{\circ} 52'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 38/2627 1936.)
2924. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Langø Vrid. Tærø. Baake omblæst.**
Baaken med firkantet Tavle paa *Tærø* paa $54^{\circ} 57'$ ($28''$) N. $12^{\circ} 06'$ ($09''$) E. er omblæst.
(Kort Nr. 301 og 291. Danske Lods, Side 526. Søm.-Fort., Side 79, Nr. 33.)
2925. **(T). Danmark. Lille-Bælt. Haderslev Fjord. Dybde aftaget.**
Efter en nylig foretaget Opmaaling af Sejllobet i *Haderslev Fjord* har det vist sig, at Dybden i Sejllobet nu kun er c. $6,0$ m og ikke som hidtil $6,5$ m.
c. $55^{\circ} 15'$ N. $9^{\circ} 30'$ E.
(Kort Nr. 307, 318 og 241. Danske Lods, Side 362. Havnelods, Side 78.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2926. **(T). Danmark. Kattegat. Skagens Rev S. Vrag.**
Vraget af Motorbaaden *Mary*, hvorover mindste Dybde er c. 3 m, ligger sunket i 5 m Vand paa c. $57^{\circ} 44',_1$ N. $10^{\circ} 39',_3$ E., c. 600 m ESE. for Spidsen af det tørre af *Grenen* og c. 400 m S. for Revet. Vraget er afmærket med en Bøje med Stage og 1 Flag.
2927. **Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Fyr nedlagt. Fyr flyttet.**
(U. f. s. Nr. 43/3195. Stockholm 1936.)
1. *Eriksberg* Fyr paa c. $57^{\circ} 42',_1$ N. $11^{\circ} 55',_4$ E. er nedlagt.
2. *Ryanäs* Fyr paa c. $57^{\circ},_5$ N. $41^{\circ} 11' 54',_0$ E. er flyttet 40 m NE. efter i Løbets Retning.
(E. f. S. Nr. 40/2716 1936.)
2928. **(T). Danmark. Limfjorden. Løgstør. Kanalhavnen. Advarsel.**
I *Frederik VII Kanal* E.-lige Havn er en 125 m lang Bolværksstrækning langs Havnebassinets Landside under Ombygning, hvorfor det henstilles til alle Fartøjer, der søger Havnen, indtil videre at udvise stor Forsigtighed ved Besejlingen af Havnen. c. $56^{\circ} 58'$ N. $9^{\circ} 15'$ E.
(Havnelods, Side 135.)

2929. Danmark. Limfjorden. Tisted Bredning. Mors N.-Kyst. Sundby N. Sundby Tovbane.

Den 1. November d. A. tændes ved Yderenden af *Sundby Tovbane* et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1½^s, Mørke 4½^s. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde og Lysevne: 4,3 Sm. En mørkebrun, 5 m høj Fyrbaake. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

c. 56° 53',₅ N. 8° 41',₃ E.

(E. f. S. Nr. 38/2590 1936. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 470. Havnelods, Side 187. Fyr-Fort. Nr. 559 A.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2930. Rusland. Barents Sea. Cape Kanin. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2063. London 1936.)

Cape Kanin Fyr paa c. 68° 40' N. 43° 17' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink.

2931. Rusland. Kola Inlet Anduvning. Oplysning om Lods.

(N. t. M. Nr. 2033. London 1936.)

1. Skibe, der nærmer sig *Kola Inlet*, skal fra Pladsen 69° 27' 30" N. 33° 45' 00" E. styre Kursen 209°, indtil *Toros Island* er tværs. Lods kan tages om Bord her.

2. Skibe, der forlader *Kola Inlet*, skal sætte Lods af, naar de er tværs af *Toros Island*, og derefter styre Kursen 29° til den i (1) nævnte Plads.

3. Der hersker Lodstvang for alle fremmede Skibe i *Kola Inlet*.

4. Hvis Vejrforholdene forhindrer Lods i at komme om Bord, skal det indgaaende Skib følge i Kølvandet paa Lodsbaaden, indtil det er muligt for Lods i at komme om Bord.

2932. Tyskland. Vinterafmærkning.

(N. f. S. Nr. 43/4810. Berlin 1936.)

Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.

2933. England. Covehithe. Vrag.‡

(N. t. M. Nr. 51. Trinity House, London 1936.)

Vraget af Sejlskibet *Concord*, hvorfra Masterne rager over Vandet, ligger sunket tæt ved Kanten af *Barnard Sand* paa 52° 23' 08" N. 1° 44' 42" E. En grøn Vragspids-tønde er udlagt i 10,3 m Vand c. 55 m SE. for Vraget.

2934. Skotland. Firth of Forth. Boreoperationer tilendebragt.

(N. t. M. Nr. 2046. London 1936.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/60 1936 meddeles, at de deri omtalte Boreoperationer nu er tilendebragt.

West Leith Pier Fyr: c. 55° 59' N. 3° 11' W.

(E. f. S. Nr. 1/60 1936.)

2935. Shetlands Øerne. Lerwick Harbour. Fyr atter normalt.

(N. t. M. Nr. 2095. London 1936.)

Det hvide Blinkfyr paa *Twageos Point* paa c. 60° 09' N. 1° 08' W. lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 42/2871 1936.)

(Se Tillæg.)

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

2936. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Irvine. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 2060. London 1936.)

1. Fyret paa N.-Siden af Indløbet er forandret fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink.

2. Fyret paa S.-Siden af Indløbet er forandret fra at vise violet Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink.

c. 55° 36' N. 4° 42' W.

- 2937. Irland E.-Kyst. Highland Rock. Lys- og Fløjtetønde atter normal.**
(N. t. M. Nr. 2094. London 1936.)
Highland Rock Lys- og Fløjtetønde paa c. 54° 57' N. 5° 43' W. flyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 42/2877 1936.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2938. Island W.-Kyst. Sandgerdi. Indre Ledefyr forandret.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Sandgerdi indre Ledefyr er forandret til at vise rødt, fast Lys. Bagfyret er anbragt paa en 6 m høj Pæl tæt W. for Hushjørnet paa *Bøjarskersgaarden*. Pælen er forsynet med Trekant med Spidsen opad. Forfyret er anbragt paa en hvid Stenvarde med lodret rød Stribe med 7 m høj Stang med Firkant. Varden er opført 471 m 316° fra Bagfyret paa *Jörukleif*. Fyrene overet i Pejling 136° angiver Indsejlingen fra det ydre Indsejlingsløb til Ankerpladsen i *Hamarssvnd.* — Brændetid: 1. Januar—30. April.
c. 64° 02',₄ N. 22° 43',₁ W.
(E. f. S. Nr. 28/1911 1936. Kort Nr. 226, 260 og 270. Islandske Lods, Side 49. Fyr-Fort. Nr. 796.)
- 2939. Island NW.-Kyst. Isafjardardjup. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel. Advarsel.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Ifølge Indberetning fra Inspektionsbaaden „*Vifill*“ findes der i N.-Siden af hvid Vinkel Nr. 5 (274°—283°) i *Arnarnes Fyr* en Grund med 3,₅ m Vand paa 66° 04' (43") N. 22° 38' (54") W., c. 0,₇ Sm 150° fra *Ædey* S.-Spids.
Endvidere opgives det, at Grundene N. for *Vigur* strækker sig længere N. paa end angivet i Kortet, noget ind i S.-Siden af den hvide Vinkel Nr. 5. (c. 66° 05' N. 22° 50' W.).
Det maa derfor tilraades at holde godt ind i denne hvide Vinkel baade N. for *Vigur* og S. for *Ædey*.
Fyret vil blive forandret i Overensstemmelse med foranstaaende, saasnart Forholdene tillader det.
Arnarnes Fyr: 66° 05' 56" N. 23° 02' 38" W.
(Kort Nr. 261, 270 og 239. Islandske Lods, Side 103. Fyr-Fort. Nr. 833.)
- 2940. Island NW.-Kyst. Isafjardardjup E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Ifølge Indberetning fra Inspektionsbaaden „*Vifill*“ strækker Skærene N. for *Borgarey* sig noget længere N. paa end angivet i Kortet.
En nærmere Undersøgelse vil blive foretaget, saasnart Forholdene tillader det.
c. 65° 58',₇ N. 22° 27',₅ W.
(Kort Nr. 261, 270 og 239. Islandske Lods, Side 107.)
- 2941. (T). Frankrig NW.-Kyst. Chaussée de Sein. Bjergningsarbejder. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 2087. London 1936.)
I Forbindelse med Bjergningsarbejder ved Vraget af Dampskibet *Egypt*, der ligger sunket paa c. 48° 06' N. 5° 30' W., er udlagt en Del Tønder. Naar Arbejdet er i Gang, afgiver Bjergningsskibet med Mellemrum et langt og tre korte Stød med Dampfløjten. Søfarende anmodes om at undgaa ovennævnte Omraade.
(E. f. S. Nr. 24/1498 1933.)
- 2942. Afrika W.-Kyst. Fransk Guinea. Rio Pongo. Mont Mayondi. Oplysning om Højde.**
(N. f. S. Nr. 42/4633. Berlin 1936.)
Højden af *Mont Mayondi* paa c. 10° 06' N. 13° 59' W. er 174 m og ikke som angivet i Kortet 400 m.

2943. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Harbour Anduvning. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 2088. London 1936.)
Witch Rock Lys- og Klokketønde paa c. 43° 37' N. 70° 10' W. er ombyttet med en sort Klokketønde „No. 1“.

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

2944. Bahama Øerne. Grand Bahama Island. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 2041. London 1936.)
South West Point Fyr rapporteres at ligge c. 5 Sm WNW. for den i Kortet angivne Plads.
c. 26° 29' N. 78° 41' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2945. Korsika. Pointe de la Chiappa. Radiofyr oprettet.
(A. a. N. Nr. 42/2699. Paris 1936.)
Ved Fyret paa 41° 35' (40") N. 9° 22' (01") E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 294,5 kc/s (1019 m) A₂ (mod. 1070). Rækkevidde: 100 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne CP 3 Gange	10 s.
b. 3 lange Streger	30 s.
c. Bogstaverne CP 3 Gange	10 s.
d. Pause	10 s.
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	6 m.

Signalet afgives kun under Taage, vedblivende, begyndende ved det 4^m. efter helt Klokkeslæt.

(E. f. S. Nr. 39/2675 1936.)

2946. Korsika. Pointe de Sénétose. Radiofyr oprettet.
(A. a. N. Nr. 42/2695. Paris 1936.)
Ved Fyret paa 41° 33' 28" N. 8° 47' 55" E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 306,5 kc/s (979 m) A₂ (mod. 346). Rækkevidde: 100 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne SE 3 Gange	10 s.
b. 3 lange Streger	30 s.
c. Bogstaverne SE 3 Gange	10 s.
d. Pause	10 s.
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	6 m.

Signalet afgives kun under Taage, vedblivende, begyndende ved helt Klokkeslæt.

(E. f. S. Nr. 39/2676 1936.)

2947. **Sardinien. Tyrenske Hav. Capo Bellavista. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 339/920. Genua 1936.)
Capo Bellavista Fyr paa c. 39° 56' N. 9° 43' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 7^s.
2948. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Fiumara Grande. Bifyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 344/936. Genua 1936.)
Fiumara Grande Bifyr paa c. 41° 45' N. 12° 13' E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 3^s, Mørke 1^s.
2949. **Sicilien. Tyrenske Hav. Capo Rasocolmo. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 338/915. Genua 1936.)
Capo Rasocolmo Fyr paa c. 38° 18' N. 15° 31' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s. Synsvide: 15 Sm.
2950. **(T). Italien S.-Kyst. Punta Stilo. Fyrs Synsvide midlertidig formindsket.**
(A. a. N. Nr. 340/927. Genua 1936.)
Punta Stilo Fyr paa c. 38° 27' N. 16° 35' E. har for Tiden kun en Synsvide af c. 12 Sm.
2951. **Italien. Adriaterhavet. Triest Bugt. Punta Sdobba. Tønde inddraget.**
(A. a. N. Nr. 355/958. Genua 1936.)
Tønden, der tidligere var udlagt ved E.-Kanten af *Punta Sdobba* Grund paa c. 45° 43' N. 13° 35' E., er permanent inddraget.
2952. **Jugoslavien. Grøbeni Islands. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2091. London 1936.)
Fyret paa c. 42° 39' N. 18° 03' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7^s. Flammens Højde: 26 m. Synsvide: 15 Sm.
2953. **Ægæiske Hav. Mytilini S. Havn. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 42/4624. Berlin 1936.)
Det røde, faste Fyr paa Hovedet af N.-Molen paa c. 39° 06' N. 26° 35' E. er forandret til at vise grønt, fast Lys.
2954. **(P). Tripolis. Libyen. Zuara Ankerplads. Fyrbelysning forandres.**
(A. a. N. Nr. 339/917. Genua 1936.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes tæt ved Hovedet af NE.-Molen et Fyr, der skal vise grønt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
Samtidig med at ovennævnte Fyr tændes, inddrages Lystønden udenfor Molehovedet permanent.
c. 32° 56' N. 12° 07' E.
2955. **Tunis E.-Kyst. Ras Mahmur. Vrag afmærket.**
(A. a. N. Nr. 42/2700. Paris 1936.)
c. 180 m SSE. for Vraget af en Damper, hvoraf intet er synligt over Vandet, er paa c. 36° 27',7 N. 10° 49',9 E., c. 1,8 Sm SE. for *Sidi-Gabrun* Minaret, udlagt en grøn Spidstønde med grøn Ballon.
2956. **Marokko. Malabata Point NE. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 2083. London 1936.)
1. En Grund med 9,1 m Vand ligger 2,0 Sm 48° fra *Malabata Point* Fyr.
2. En Grund med 5,5 m Vand ligger 2,95 Sm 53° fra *Malabata Point* Fyr.
c. 35° 51' N. 5° 42' W.

2957. Marokko. Tanger. Oplysning om Ankerpladser.

(N. t. M. Nr. 1865. London 1936.)

1. Forbudt Ankerplads.

Det er forbudt at ankre inden for et Omraade med følgende Grænser:

En Linie fra et Punkt paa Bølgebryderen 0,3 Sm 32° fra *Tanger* hvide, røde og grønne, faste Fyr 0,26 Sm i Retningen 180°, derfra 0,27 Sm i Retningen 90° og derfra i Retningen 0° til Hovedet af Bølgebryderen.**2. Ankerplads for dybgaaende Skibe.**

Omraadet er begrænset af en Linie fra et Punkt 0,4 Sm 90° fra det i (1) [nævnte Fyr 0,09 Sm i Retningen 180°, derfra 0,35 Sm i Retningen 102° og derfra 0,4 Sm i Retningen 0°.

Tanger hvide, røde og grønne, faste Fyr: c. 35° 47' N. 5° 48' W.**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.****2958. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Rangsang N. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 240/2880. 's-Gravenhage 1936.)

Vraget af et Skib, hvorfra Masterne rager over Vandet, ligger sunket paa c. 1° 12',5 N. 102° 46' E.

2959. Sunda Øerne. Banka N.-Kyst. Grunde.

(B. a. Z. Nr. 227/2713. 's-Gravenhage 1936.)

a. En Sten, tør ved Lavvande, ligger paa henholdsvis 1° 32' 30" S. 105° 27' 00" E. og 1° 33' 15" S. 105° 26' 35" E.

b. En Pulle med ¼ m Vand ligger 400 m 340° fra *Malang Dojang*.

c. En Grund med 6 m Vand ligger paa 1° 32' 12" S. 105° 30' 25" E.

d. Indenfor et Omraade, hvis Midte ligger paa 1° 30' 52" S. 105° 33' 45." E, og som strækker sig 400 m i E.—W. og 200 m i N.—S., ligger flere Sten, der er tørre ved Lavvande.

e. En Grund med 8 m Vand ligger paa 1° 30' 14" S. 105° 33' 50" E.

f. En Grund med 10 m Vand ligger paa 1° 28' 38" S. 105° 35' 50" E.

g. N.-lige *Maland Goentoer* er overskyttet ved Springtids Højvande.**2960. Sunda Øerne. Celebes S.-Kyst. Boni Bugt. Tangka Floden Munding. Baaker forsvundet.**

(B. a. Z. Nr. 240/2884. 's-Gravenhage 1936.)

De 4 Baaker med Ballon ved N.-Siden af Kanalen ud for Mundingen af *Tangka* Floden eksisterer ikke mere.

c. 5° 07' S. 120° 17',5 E.

2961. Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Tambelan Islands. Tambelan Bugt. Grund.

(B. a. Z. Nr. 240/2883. 's-Gravenhage 1936.)

En mindre Grund med 4 m Vand er fundet paa 0° 58' 19" N. 107° 32' 59" E.

2962. (P). Filippinerne. Iligan Bugt. Port Misamis. Fyr tændes.

(B. a. Z. Nr. 241/2899. 's-Gravenhage 1936.)

I Løbet af Januar 1937 tændes paa *Misamis* Fort paa c. 8° 08',5 N. 123° 50',3 E. et Fyr, der skal vise rødt, fast Lys.**2963. (P). Filippinerne. Tablas Island W.-Kyst. Port Looc. Fyr tændes.**

(B. a. Z. Nr. 241/2900. 's-Gravenhage 1935.)

I Løbet af Januar 1937 tændes paa N.-Enden af Revet ved S.-Siden af Indsejlingen til *Port Looc (Luc)* paa c. 12° 15',5 N. 121° 58' E. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink.**2964. Sibirien. Gijiginskaya Bugt. Oplysning om Ø.**

(N. t. M. Nr. 2075. London 1936.)

En lille Klippe ligger paa c. 61° 43' N. 159° 22' E., 8,0 Sm 298° fra S.-Spidsen af *Varkhalamski Point*.

2965. Australien. Queensland. Adolphus Channel. Grund.

(N. t. M. Nr. 2057. London 1936.)

En Grund med 6,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. 10° 48' S. 142° 40' E., 5,2 Sm 155° fra *Albany Rock Fyr*. — Grunden er ikke nærmere afsøgt.

2966. Stillehavet. Coral Sea. Capel Bank. Oplysning om Beliggenhed.

(N. t. M. Nr. 1998. London 1936.)

Capel Bank med en mindste Dybde af c. 55 $\frac{1}{2}$ m ligger paa c. 25° 15' S. 159° 40' E.

XI. Bekendtgørelser m. m.**2967. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Reglement for Passage gennem den nye, under Udførelse værende Vej- og Jernbanebro over Masnedssund.**

Under 22. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nedenævnte midlertidige Reglement for Passage gennem den nye, under Udførelse værende Vej- og Jernbanebro over *Masnedssund*:

§ 1.

Broen er beliggende c. 100 m Vest for den gamle *Masnedssundbro*. Den ejes af Statsbanerne.

Broen er en Klapbro med Gennemsejlingsaabning af 25,0 m fri Vidde. Paa hver Side af Gennemsejlingsaabningen er der, saavel E. som W. for Broen, rammet 2 Stk. Duc d'Alber.

Den frie Højde fra daglig Vande til Underkant af Broens Dragere er c. 5,0 m.

§ 2.

Klappen vil normalt være nedlukket, men Fartøjer kan til enhver Tid fra Solopgang indtil $\frac{1}{2}$ Time efter Solnedgang forlange fri Gennemfart gennem Broen.

Naar Jernbanetjenesten paa den gamle Bro fordrer det, saaledes navnlig fra 15 Minutter før et Tog ventes, indtil Toget har passeret Broen, er Statsbanerne dog berettiget til at nægte Gennemfart. Statsbanerne er ligeledes berettigede til at nægte Gennemfart, saafremt denne efter Banernes Skøn medfører Fare for Broanlæggets Sikkerhed. I Tvivlstilfælde bør dog Brovagten forud forhandle med det stedlige Lodsvæsen. For saa vidt Gennemfart skønnes kun at burde finde Sted under lagttagelse af visse Forholdsregler, er vedkommende Skib pligtigt at rette sig efter Statsbanernes nærmere Bestemmelser.

§ 3.

Fartøjer paa 2 Tons og derunder eller Fartøjer, der kan lægge Masten (henholdsvis Skorstenen), kan ikke fordrer Broen aabnet for Passage.

Alle andre 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:

Det internationale Signalfag N (eller i Mangel heraf Nationalfaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

§ 4.

Naar et Fartøj viser eller har givet det i § 3 omhandlede Signal for at tilkendegive, at Gennemfart ønskes, vil der fra den paa den gamle Bro anbragte Signalmast blive afgivet følgende Svarsignal:

- a. 1 sort Kugle, der betyder, at Passage er forbudt, eller at der skal ankres,
- b. 2 sorte Kugler, der betyder, at Skibe, kommende østfra, kan passere Broen,
- c. 3 sorte Kugler, der betyder, at Skibe, kommende vestfra, kan passere Broen,
- d. hejses der foruden det under b. eller c. omhandlede Signal et blaat Flag, betyder det, at der skal varpes igennem Broen.

Ved at stryge 1 henholdsvis 2 af de 2 eller 3 Kugler, der danner Gennemsejlings-signalet, i Forbindelse med et kraftigt Lydsignal (—) tilkendegives det, at Broen trods det afgivne Signal for Passage ikke kan aabnes.

§ 5.

Broaabningen maa kun passeres af eet Fartøj ad Gangen.

Alle Fartøjer, der skal passere Broen, skal have Ankrene indlagt paa Svineryggen eller hængende i Ankerkæden med Røringen i Vandlinien og maa altsaa ikke have Ankrene hængende i Røstlinien. Bommene skal være halede midtskibs. Udenbordsfartøjer og Davider skal være svingede inden for Lønningen og i det hele taget alle Foranstaltninger til Undgaaelse af Kollision med Broen trufne.

Saafernt der er Udsigt til, at flere Fartøjer samtidig vil komme til at passere Broen fra samme Side, skal Damp- og Motorskibe vente, indtil et under Sejl værende Fartøj har passeret Broen.

§ 6.

Dampskibe maa under Passage af Broen inden for en Afstand af 200 m paa hver Side af denne kun gaa med den for Bevarelse af Skibets Manøvrevevne fornødne Fart, og Sejlskibe skal afpasse Sejlføringen saaledes, at Passagen ligeledes sker med moderat Fart.

§ 7.

Fortøjning ved Broen er forbudt.

Ligeledes er det forbudt fra Baade eller Fartøjer at bestige Broen.

Baade, der passerer under Broen, maa ikke derved benytte Baadshager eller Stager imod Broen. Dette er ligeledes forbudt for Fartøjer og Baade, der ønskes halede langs med Broen eller holdt liggende ved denne.

§ 8.

Opankring E. for Broen maa ikke finde Sted nærmere end 300 m fra denne, og Opankring W. for Broen ikke nærmere end 250 m. 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 Fartøj i Drift, saaledes at der er Fare for, at det tørner mod Broen, skal Fartøjet uvægerligt efterkomme de Ordre, der maatte blive givet af Brobetjeningen for at afværge Broens Beskadigelse.

§ 9.

Iøvrigt skal de Broen passerende eller i Nærheden af denne opankrede eller sejlene Fartøjer holde sig de af Brobetjeningen givne Ordre efterrettelige.

Tror nogen sig forurettet af Brobetjeningen, kan han forelægge Sagen for de højere Statsbanemyndigheder, men et af Brobetjeningen givet Paabud skal i ethvert Tilfælde efterkommes.

Brobetjeningen skal under Tjenesten bære Uniform eller i alt Fald Uniformkasket, der gør dens Stilling kendelig.

§ 10.

For Beskadigelse af Broen hæfter vedkommende Fartøj eller, naar et eller flere Skibe bugseres, Fartøjerne i Overensstemmelse med den gældende Rets Regler.

§ 11.

De i § 4 omhandlede Signaler for Passage m. v. gennem den nye *Masned Sundbro* gælder tillige som Signaler for Passage m. v. gennem den gamle *Masned Sundbro*, idet Reglementet af 23. Maj 1930 med senere Ændring iøvrigt stadig er gældende.

Dette Reglement træder i Kraft straks.

Masned Sund Havn: c. 54° 59', N. 11° 53', E.

(E. f. S. Nr. 26/1805 1936. Danske Lods, Side 525, Tillæg Nr. 3, Side 75. Havnelods, Side 139.)

2968. Danmark. Kattegat. Begtrup Vig. Kongsgaard Bro. Broreglement.

Under den 23. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse ved *Kongsgaard Bro* (c. 56° 08', N. 10° 31', 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 29. Juli 1927.

Det til Broen hørende Søomraade omfatter Farvandet inden for en Afstand af 30 m fra Broens Sider og 50 m fra Broens Yderende.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1936.
(Havnelods, Side 110.)

2969. Nordostpassagen. Oplysning om Fyr.

(Meddelelse fra det kgl. danske Konsulat i Leningrad.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/1011 1936 meddeles, at Fyrtaarne er opført ved Kap *Tcheluskin*, paa *Store Ljachofski Øen*, ved Kap *Wellen* og i *Forsynets Bugt*.

Paa den E.-lige Del af Ruten *Murmansk—Vladivostok* findes nu ialt 30 Fyr.
(E. f. S. Nr. 14/1011 1936.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korta eller
Bogs Nr.

England:

R 601 Africa, West Coast. — Iles de Los to Sherbro island.

Tyskland:

R D. 61 Die Nordfriesischen Inseln mit Helgoland.

Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2970. Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende. Pulle. Advarsel.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2626 1936 meddeles det, at en Pulle med 7,6 m er beliggende c. 15 m W. for E.-Kanten af den gravede Rende paa 55° 34' 29", N. 12° 42' 32", E.

A d v a r s e l. De Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at Strømmen ikke følger Rendens Retning, idet N.-gaaende Strøm sætter NE. i, medens S.-gaaende Strøm sætter WSW. i, hvorfor man advares imod at holde for tæt til Rendens Kanter.

(E. f. S. Nr. 38/2626 1936. Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 279.)

2971. (T). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde i Uorden.

Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. 55° 12' N. 11° 05' E. er for Tiden i Uorden, idet den viser for lang Lysperiode. Den vil blive bragt i Orden, saasnart Forholdene tillader det.

2972. (T.) Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Vornæs Pynt. Baake omblæst.

Baghaaken med hvid Trekant med Spidsen nedad paa *Vornæs Pynt* paa 55° 00' (27") N. 10° 31' (12") E. er omblæst. Den vil snarest blive genrejst.

2973. (T.) Danmark. Lille-Bælt. Fyrrenden. Sømærke forsvundet.
Den hvide Stage med Halmvisk, *Sandhammeren S.*, paa $55^{\circ} 17' (17'') N.$ $9^{\circ} 49' (07'') E.$ er forsvundet. Et nyt Sømærke vil blive udlagt, saasnart Forholdene tillader det.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2974. (T.) Danmark. Kattegat. Læsø. Syr Odde N. Rusmandsbanke Lystønde midlertidig slukket.
Lystønden *Rusmandsbanke* paa c. $57^{\circ} 21' N.$ $11^{\circ} 13' E.$ er for Tiden slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2975. Danmark. Jylland W.-Kyst. Ringebjærge W. Sømærke i Uorden.
Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Ringebjærge W.*, paa $55^{\circ} 36' (40'') N.$ $8^{\circ} 01' (50'') E.$ har mistet Stagen. Sømærket vil blive bragt i Orden, saasnart Forholdene tillader det.

2976. (T.) Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib drevet fra Station.
Fyrskibet *Vyl* paa c. $55^{\circ} 22' N.$ $7^{\circ} 41' E.$ er drevet E. efter fra sin Station. Indtil videre er Fyret slukket og Taagesignalet indstillet. Fyrskibet vil blive bragt paa Station, saasnart Forholdene tillader det.

2977. (T.) Danmark. Graadyb. Graadyb Fyrskib drevet fra Station.
Fyrskibet *Graadyb* paa c. $55^{\circ} 20' N.$ $8^{\circ} 05' E.$ er drevet E. efter fra sin Station. Fyrskibet afgiver indtil videre hver Time Radiomeddelelse om sin formodede Position, og Fyr- og Taagesignaler afgives som sædvanlig. Fyrskibet vil blive bragt paa Station, saasnart Forholdene tillader det.


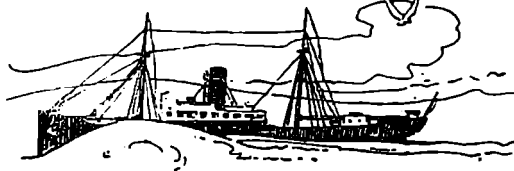
2978. (T.) Danmark. Graadyb. Jerg Baake. Fyr midlertidig slukket.
Fyret paa *Jery Baake* paa c. $55^{\circ} 29' N.$ $8^{\circ} 22' E.$ er for Tiden slukket. Det vil snarest atter blive tændt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART


*- og se nu
Carlsberg*

**GAMLE
eller
"HOF"**





**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' **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.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"
Stiftet 1859
Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

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

LLOYD'S AGENT
Telefon: 4120 Statstelefon: 16 Telegram-Adr. »Maritime«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

ASSENS

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

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

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur Telegram-Adresse:
Telefoner 11 & 41 »HOVMAND«

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33 TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«
STATSTELEFON 33

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

ESBJERG
Telgr.-Adr. Telefon: 3
»Lauritzen« » 822

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE

Indehavere:
O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«
(3 Ledninger) **ODENSE**

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 - 1663 TELEGR.ADR.: "HOPPE"

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent
TELEFON TLGR. ADR.
NO. 4. 801. SCHULTZ

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler

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

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

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

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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 45

TORSDAG 5. NOVEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

»NORDISK FOLKEFORBUND«

Den kendte Ingeniør, Havnebygmester *K. Højgaard*, har i Forbindelse med Nordens Dag udsendt følgende interessante Betragtninger:

Den Udvikling, som har fundet Sted i international Politik og Økonomi i Løbet af de sidste Aar, er af en saadan Beskaffenhed, at der er alvorlig Fare for, at der kan ske en Standsning i Bevægelsen henimod en stadig bedre Samfundstilstand, som har præget Livet i de nordiske Lande, navnlig i den sidste Menneskealder. Og Faren truer ikke alene den materielle og kulturelle Levestandard; det kan blive et Spørgsmaal om Nationernes Selvstændighed, om Opretholdelsen af Fred og Frihed i Norden.

Vejen til Sikkerhed eller, hvis Ulykken skulde ramme os, til Redning gaar efter min Opfattelse igennem Samarbejde og Sammenhold imellem de nordiske Brødrefolk, og jeg anser derfor Udviklingen af det nordiske Samarbejde paa alle Omraader for at være Tidens vigtigste Opgave.

De Idealer og Principer, som var grundlæggende ved Folkeforbundets Oprettelse, har intetsteds fundet oprigtigere Tilslutning end i Norden. Vi maa nu affinde os med den Kendsgerning, at Folkeforbundsiderne paa Grund af Medlemsstaternes modstridende Interesser i hvert Fald for Tiden har lidt Skibsbrud. Ogsaa indenfor de nordiske Landes Gruppe er Interesserne forskellige, men de fælles Livsgoder, der staar paa Spil, er saa vigtige, at Interesses modsætningerne bør kunne overvindes.

Lykkes det at oprette, hvad man kunde kalde et »Nordisk Folkeforbund« (eller »Nordens forenede Stater«) i videst mulig Forstand, vil et saadant maaske senere kunne tjene som Forbillede for det større Folkeforbund, som de nordiske Lande utvivlsomt vedvarende ønsker at støtte.

Foreningerne »Norden« har i Samarbejde med vide Kredse gjort en stor og nyttig Gerning; Jordbunden er forberedt, saaledes at der tør haabes, at et Flertal af de nordiske Landes Befolkninger i Dag har en klar Forstaaelse af Fællesskabets Nødvendighed. En saadan Forstaaelse er Forudsætningen for, at Landenes ansvarlige Ledere kan tage det afgørende Initiativ til et effektivt Samarbejde indadtil og udadtil.

ILLUSIONERNE BRISTER

Mussolini holdt forleden sin med saa stor Spænding Mimødesete udenrigspolitiske Tale i Milano. Han begyndte med at angribe Folkeforbundet og Frankrig, og efter at have omtalt Forholdet til en Række andre Stater holdt han en Oliegren frem til England.

Hvis man vilde opklare den europæiske Atmosfære, maatte man gøre rent Bord med alle de Illusioner og Fraser, der endnu udgjorde Stadier i de Wilsonske Ideologiers Skibbrud.

Den første af disse Illusioner, tilføjede Mussolini, er den om Afrustningen, og den er allerede død. Den anden Illusion, som afvises, er den om den kollektive Sikkerhed, og den tredje er om den udelelige Fred, der kun kan være den udelelige Krig.

Den 4. Ideologi er den om Folkeforbundet. Dette maa enten forny sig eller dø, og da det er vanskeligt

for Folkeforbundet at forny sig, kan det for vort Lands Vedkommende roligt gaa til Grunde.

Mussolinis sidste Ord var: Vi ønsker Fred, men en væbnet Fred, og derfor vil Italien ruste, til Lands, til Vands og i Luften!

Og disse Ord gentages nu af enhver Diktator, der taler til sit Folk! Vi vil Fred — men vi vil samtidig ruste om Kap. Er der overhovedet nogen anden mulig Løsning end én paa dette?

STREJKEN PAA PACIFICKYSTEN

Telegrammer fra Amerika meddeler at Sømand og Dokarbejdere paa hele Pacifickysten fra Seattle til San Diego fik Ordre til at nedlægge Arbejdet fra den 30. Oktober. Resultatet er, at 37.000 Mand er blevet arbejdsløse og at hele Skibsfarten paa Pacifickysten er blevet lammet. Antallet af Strejkende vil uden Tvivl daglig forøges og flere Hundrede Skibe er allerede direkte berørt deraf.

Og nu følger Sympatistrejkerne i New Orleans, i New York o. s. v. En Strejke, der kan udvikle sig til hvad som helst og som er et grelt Akkompagnement til Præsidentvalget, der i Øjeblikket fanger Verdens Opmærksomhed. Strejken kan blive saa alvorlig, at den kan faa ligesaa stor, ja maaske større Betydning end Præsidentvalgets Udfald. Det maa alvorligt haabes, at det gaar den modsatte Vej, og at en af de første Nyheder efter Præsidentvalget er denne Strejkes Afslutning. Det skulde være den nye Marine-Commissions Opgave.

LLOYDS REGISTER OF SHIPPING

Lloyds Register of Shipping har udsendt sin Aarsrapport, gældende fra 1. Juli 1935 til 30. Juni 1936. Det hedder heri:

Forbedringen indenfor Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien, som man kunde konstatere i sidste Aars Rapport har lykkeligt været fortsat.

Adskillige Omstændigheder har bidraget til at forbedre Forholdene for Skibsrederne. Det gælder Forøgelsen af Verdenshandelen, der har bidraget til at ophjælpe Fragtmarkedet. Ogsaa den faste og bestemte Holding, som »The Tramp Shipping Administrative Committee« har hævdet med Hensyn til Minimums-raterne har bidraget sit.

Det maa imidlertid samtidig siges at førend Forøgelsen i Handelen har ført til større individuel Fremgang, vil mange af Passager- og Fragtlinierne højst usandsynligt have noget Udbytte af en Forøgelse af Trafiken, idet de har at kæmpe med forøgede Driftsomkostninger som Følge af den almindelige Stigning i Lønninger etc.

Det store Antal Ordre paa nye Skibe, som sidste Aar bringer Bud om, skaber en større Tillid med Hensyn til Fremtiden for Skibsfarten, og Tallene, som Rapporten offentliggør, viser, at en betydelig Forøgelse har fundet Sted i saa vel byggede Skibe som i Skibe under Bygning eller bestilt. Det er større Tal, Skibsbygningen møder med, end i de sidste 4 Aar, og der er adskilligt, der tyder paa, at denne Fremgang vil fortsætte ud i Fremtiden.

Den oplagte Tonnage, som for tre Aar siden havde naaet det enorme Tal af 12 Millioner Tons, er nu blevet reduceret til 4.250.000 Tons. Denne Reduktion skyldes for en stor Del Ophugningen af overflødige

Skibe, men det er en tilfredsstillende Kendsgerning at notere, at mens Verdenstonnagen kun forøgedes med 177.000 Tons i det sidst forløbne Aar, steg den Tonnage, der er i Brug, fra 59.000.000 til 61.000.000 Tons.

Skønt en betydelig Forøgelse i den internationale Handel endnu er nødvendig for en fuldkommen Genopleven af Skibsfarten og Skibsbygningen, saa er Udsigterne i Øjeblikket mere opmuntrende, og man kan i det store og hele se fremefter med større Fortrøstning end tidligere.

I Løbet af Aaret, der afsluttedes 30. Juni 1936, har Lloyds indregistreret 296 nye Skibe paa 1.009.207 BRT. Dette Tal repræsenterer omtrent 66 pCt. af Verdenstonnagen der blev nybygget i den Periode og viser en stor Forøgelse i Sammenligning med de sidste Aar. Af det samlede Antal blev 584.874 Tons bygget i Storbritannien og Irland og 424,331 Tons i andre Lande.

I den samme Periode blev der forelagt Byggeplaner for 519 Skibe paa ialt 1.692.515 BRT. Det er et Tal, der er over dobbelt saa stort som Aaret før, da der var Tale om 265 Skibe med 753.410 BRT. Af denne Tonnage er over 50 pCt. — 294 Skibe med 851.085 BRT. — planlagt at skulle bygges i Storbritannien og Irland, Resten 225 Skibe og 841.430 BRT. i andre Lande. Det kan maaske have sin Interesse at se Tallene paa den Tonnage, Lloyds har behandlet i en Række Aar:

Aar	Antal Skibe	R. R. T.
1913—14	749	1,650,000
1917—18	1,251	4,365,080
1918—19	1,136	3,644,040
1919—20	1,299	4,422,640
1920—21	433	1,651,650
1921—22	138	230,920
1922—23	424	1,065,850
1923—24	489	1,308,845
1924—25	413	1,229,703
1925—26	361	1,089,360
1926—27	490	1,831,920
1927—28	476	1,454,050
1928—29	589	1,766,130
1929—30	601	2,081,610
1930—31	240	564,280
1931—32	139	258,110
1932—33	142	323,600
1933—34	242	804,810
1934—35	265	753,410
1935—36	519	1,692,515

Der er selvfølgelig endnu et Stykke Vej, før man naar 1929—30 Tallet, men man er dog allerede nu oppe paa Tallene fra de Aar, der gik forud for dette sidste »store« Aar indenfor Skibsfarten.

I Perioden 1. Juli 1935—30. Juni 1936 blev 525 Skibe med 1,255,830 B.R.T. ophugget. Siden 30. Juni er man begyndt Ophugningen af 68 Skibe med 128,766 Tons og dertil kommer, at der er udsendt Meddelelse om, at yderligere 71 Skibe med 194,425 B.R.T. er blevet solgt til Ophugning, men denne Ophugning er endnu ikke paabegyndt.

Hvor blev Ordrene paa de nye Skibe klassificeret af Lloyds nu afgivet, hvilke Lande har faaet dem. Herom bringer Rapporten ogsaa Besked:

Land	Antal Skibe	B.R.T.
Stor Britannien og Irland ..	194	584,876
Tyskland	23	121,338
Sverige	18	85,787
Danmark	12	66,564
Holland	21	46,597
Italien	2	28,581
U. S. A.	11	25,519
Japan	3	22,865
Spanien	5	15,639

Det er en meget smuk Plads, Danmark her indtager som Nr. 4 blandt de skibsbyggende Lande.

DANMARKS HANDEL MED ITALIEN

Handelsoverenskomsten mellem Danmark og Italien er nu gaaet endeligt i Orden. Valutakontoret, som hidtil kun har udstedt à conto Bevillinger til Citroner, vil derefter kunne udstede samtlige øvrige Valutaattester paa Italien.

Overenskomsten fastsætter Kontingenter for de to Landes indbyrdes Vareudveksling og bestemmer, at de med denne forbundne Betalinger skal ske ved Clearing, saaledes at danske Importører af italienske Varer indbetaler til Nationalbanken og italienske Importører af danske Varer til Italiens Bank. Lirens officielle Kurs, der for Tiden er nominel, er 24,50, men i Henhold til Overenskomsten er der fastsat en særlig Clearing-Kurs, der er en Smule lavere, nemlig 24,11 Kr. pr. 100 Lire.

Overenskomsten er straks traadt i Kraft og gælder indtil 31. Januar 1937. Der forudsættes stiltiende Fornyelse indtil 31. Marts 1937, derefter kvartalsvis Fornyelse, indtil Overenskomsten opsiges af en af Parterne. Det kan ske med en Maanedes Varsel.

Hvad Handelsoverenskomsten angaar, har vi tidligere omtalt, at den regner med lidt større dansk Køb i Italien end italienske Køb her. Det er for at vi kan faa vore ældre Tilgodehavender i Italien hjem.

Selve Clearing-Overenskomsten indeholder en Række Detailbestemmelser, bl. a. denne, at Betaling over Clearingen kun er at betragte som en foreløbig Afregning. Der kan opstaa Kursdifferencer, og skulde det indtræffe, at f. Eks. den danske Sælger af den Grund ikke fuldt ud faar det faktuerede Tilgodehavende, er den italienske Køber forpligtet til senere at betale Differencen ind.

En anden Bestemmelse gaar ud paa at danske Eksportører i visse nærmere bestemte Tilfælde kan faa deres Varer forskudsbetalt.

STORMEN OG FISKERNE

Det har været en streng Uge med de haarde Storme, der har hærget vore og de omliggende Farvande. Man maa vel desværre gaa ud fra, at adskillige Esbjerg Skippere og deres Folk har sat Livet til i det haarde Vejr. Endnu mangler der Efterretninger fra 6—7 Baade, hver med 3—4 Mands Besætning, og det vilde være et Under om alle var sluppet helskindet fra Stormens Rasen. Forhaabentlig vil der dog i de nærmeste Dage indgaa Meddelelser om, at en Del af de borteblevne Baade er blevet reddede.

To Svendborg-Skibe, tilhørende samme Rederi synes ogsaa at være forsvundet i de sidste Uger. Det er saaledes ikke noget ringe Tab af Menneskeliv der maa regnes med i de sidste Uger af Oktober Maaned, og endnu engang belæres vi om at til Trods for alle Forbedringer er og bliver der stor Fare forbundet med Udøvelsø af det Erhverv der, som det saa smukt hedder, er de Danskes Vej til Ros og Magt.

KØBENHAVNS HAVNS BUDGET FOR 1937

Havnbestyrelsens Møde i Lørdags forelagde Havnedirektør Laub Forslag til Havnens Budget for 1937.

Havnvedirektøren indledede med nogle Bemærkninger om den antagne finansielle Tilstand ved Udgangen af Aaret 1936 paa Grundlag af de faktiske Indtægter og Udgifter pr. 31. August og indvundne Erfaringer og Resultater.

Aaret 1936 skulde give 557,000 Kr., som ved Aarets Udgang paaregnes at kunne henlægges til Reservefonden efter skete Afskrivninger og Henlæggelser, medens Budgettet for 1936 kalkulerede en Reservefondshenlæggelse paa 118,500 Kr. Denne Fremgang paa ca. 438,000 Kr. i Aar skyldes i det væsentlige Netto-Fremgang paa Indtægts-siden.

Paa Udgiftssiden findes diverse mindre Budgetafvigelse, ialt Mindreforbrug paa ca. 11.800 Kr. og et Merforbrug paa ialt ca. 41.000 Kr.

Som Baggrund for Indtægten for 1936 kan med Hensyn til Trafiken paa og Vareomsætningen over Havnen nævnes, at i de første 9 Maaneder af 1936 indgik i Havnen 19,360 Skibe med tilsammen 5,970,418 N.R.T. imod 19,524 Skibe med tilsammen 5,569,464 N.R.T. i samme Tidsrum af 1935, altsaa en Tendens henimod større Skibe end tidligere, hvilket i Længden bevirker Udgifter for Havnens Vedkommende til større Vanddybde. Tallene for Skibe indkomne fra Udlandet, for de første 9 Maaneder af 1936 var 7,562 med ialt 4,250,830 N.R.T. mod 7,253 Skibe med ialt 3,823,336 N.R.T. i samme Tidsrum af 1935, altsaa en Stigning paa ca. 300 Skibe og en Tonnagestigning paa ca. 425,000 N.R.T., hvilket i nogen Grad skyldes det voksende Antal Turistskibe.

Af de i de 9 Maaneder af 1936 indgaaede Skibe indgik 1,855 Skibe med tilsammen 1,533,431 N.R.T. i Frihavnen imod 1,590 Skibe med tilsammen 1,340,394 N.R.T. i samme Tidsrum af 1935. Stigningen andrager her ca. 250 Skibe med ca. 200,000 N.R.T.

Det er en Tilbagegang i Antallet af Skibe, som har anløbet Havnen for Bunkers, Ordre eller Proviant m. m. fra 916 til 848 Skibe, hvortil kommer Skibe, der anløber for Reparation og Havari.

Turisttrafikken med de store Passagerbaade er i bemærkelsesværdig Stigning, 69 Skibe paa 508,227 N.R.T. mod 54 Skibe paa 419,090 N.R.T. i 1935. Ved Langelinjekajen har i 1936 62 af disse Skibe haft Anlæg imod 44 i 1935.

Havnen har i Aar ligesom i 1935 været saa godt som fri for Oplæggere. Den 1. Oktober 1936 var der oplagt 26 Skibe paa 15,833 N.R.T. Antallet har i det forløbne Aar været stigende og faldende indenfor de enkelte Maaneder til et Tonnagemaksimum af 25 Skibe paa 25,903 N.R.T. i Juli Maaned til et Minimum den 1. September 1936 af 20 Skibe paa 15,203 N.R.T.

MEDDELELSER FRA DANSK

Navigationens Afslutning i Sovjetunionens arktiske Farvande

Ifølge Meddelelser i Pressen er Navigationen i Sovjetunionens arktiske Farvande ved at slutte for i Aar. Fem af de seks Dampere, som skulde gøre Turen fra Leningrad til Vladivostok via Nordostpassagen, »Stalingrad«, »Krestjanin«, »Rabotchi«, »Volodarski« og »Pravda«, er i disse Dage naaet ud i Beringshavet. Isbryderen »Krassin«, der havde ført Baadene det sidste Stykke Vej gennem Isen, er afgaaet til Vankara for at bringe Levnedsmidler og andre Forsyninger til den derværende Station og bortføre de der i Vinterens Løb samlede Skind og Pelsværk.

Isbryderen »Jermark« er det nu lykkedes at befri Isbryderen »Sibirjakof«, der i længere Tid har ligget inde-frosset ved Kysten af Severnaja Semlja, og nu er paa Vej til Diksonøen. Herfra begiver Skibet sig til Nurmansk og videre til Leningrad, hvor det som sædvanlig skal gøre Tjeneste ved Ind- og Udbringelse af Skibe under Vinternavigationen paa denne Havn.

De to Dampere »Iskra« og »Vanzetti«, som skulde forcere Nordostpassagen fra Øst til Vest, er ankommet til Igarks Havn, hvor de har indtaget Trælaster, og er nu paa Vej til Udgangen af Karahavet. Det sidste af Karahavsekspeditionens Skibe afgik den 7. Oktober fra Igarka.

Damperen »Smolensk«s Ekspedition i Ishavet er ligeledes ved at nærme sig sin Afslutning. I Løbet af tre Maaneder har Skibet ført en fuld Ladning til Kolyum, bragt Bygningsarbejdere til Nordvik, bugseret to Lægtre med Byggematerialer fra Tiksubugten til Nordvik. Paa Tilbagevejen indtog Skibet en Ladning Kul i Tiksubugten til Forsyning af »Krassin« med Bunker og er nu ved at fuldføre sin sidste Opgave, at forsyne Overvintringsstationerne ved Tehukotsk-Kysten med Vinterforraad.

Isbryderen »Malygin«, der under hele Navigationen har været beskæftiget med at føre Karehavsekspeditionens Skibe gennem Isen, befinder sig for Tiden ved Ensomhedens Ø, hvortil den har bragt Vinterforraad til Stationen der. Herefter begiver den sig til Archangelsk.

Isbryderen »Sjedof« er nu efter at have tilendebragt hydrografiske Arbejder i den nordlige Del af Karahavet paa Vej til Archangelsk.

Isbryderen »Rusanof«, som er paa Vej hjem fra sin anden Rejse til Rudolf Land, foretager for Tiden hydrologiske Opmaalinger i Barentsbugten fra Kap Ønske.

I indeværende Aars Navigationsperiode er sovjetrussisk Arktika blevet besejlet af omtrent det dobbelte Antal Skibe i Forhold til sidste Aar, trods det at Sejladsen, grundet paa ualmindelig svære Isforhold, særlig i den nordlige Del af Karahavet, hvor Farvandet midt om Sommeren var dækket af næsten uigennemtrængelige Ismasser, har

Godsomsætningsstatistikens Tal viser for den første Halvdel af indeværende Aar en Fremgang paa ca. 150,000 Tons.

Kassebeholdningen ultimo 1936 paaregnes at blive 3,265,950 Kr. imod 4,913,850 Kr. ifølge Regnskab for 1935, en Nedgang paa ca. 1,65 Mill. Kr., som skyldes de afsluttede og igangværende store Arbejder og Anskaffelser.

Paa Driftsbudgetforslagets Indtægtsside er opført 4,697,000 Kr. imod 4,615,600 Kr. paa Budgettet for 1936, idet Renteindtægten er dalet med 19,600 Kr. som Følge af Kassebeholdningens Nedgang, hvorimod alle de øvrige Driftsindtægtskonti udviser uforandrede eller højere Beløb end paa Budgettet for 1936, saaledes er Fartøjsafgiften forhøjet med 25,000 Kr., da selv en ringe Stigning i Skibs-anløbene berettiger denne.

Vareafgiftsbeløbet har man derimod ikke ment at burde forhøje, da vi stadig har Valutarestriktioner og kan forvente en mindre Nedgang i denne Afgift for 1936 i Sammenligning med 1935.

Paa Driftsbudgettets Udgiftsside er Forrentning af Gæld og af Pensionsfonden nedgaaet fra 807,150 Kr. til 775,350 Kr. —

Resultatet af det foreliggende Budgetforslag er en Kassebeholdning ultimo 1937 paa 3,574,900 Kr. eller 747,000 Kr. mindre end det Beløb, hvormed Budgettet for 1936 afsluttedes. Til senere Forbrug er foreløbig kun beslægtet et Beløb af 356,500 Kr.

Borgmester Hedebo knyttede nogle Bemærkninger til Budgettet, der forekom ham at vidne om solid Velstand. Han konstaterede Havnens glædelige Udvikling som en stor indtægtsgivende Virksomhed af Byens Liv og komplimenterede Havnedirektøren for hans økonomiske Forvaltning.

Budgettet henvistes derpaa til det sædvanlige Femmands-Udvalg, der bestaar af Borgmester Hedebo, Konsul Chr. G. Hansen, Generalkonsul Johan Hansen, Direktør Kjøbing og Afdelingschef Munck.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

været meget vanskelig. Man er derfor her af den Formening, at en regelmæssig Besejling af Unionens Ishavskyst i hele dens Udstrækning vil være mulig selv under de vanskeligste Isforhold.

Skibstrafik og Vareomsætning over Gdynias Havn

Maanedsberegningen for August Maaned vedrørende Gdynia Havn er offentliggjort nu.

Der indgik i Maanedens Løb 430 Skibe med 464,864 N.R.T. mod 395 Skibe med 423,877 N.R.T. i Juli Maaned. Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	61	100,283
Danzig	3	1,190
England	23	48,932
Danmark	48	36,374
Estland	10	5,282
Finland	17	15,304
Frankrig	5	22,222
Grækenland	10	22,314
Holland	11	4,728
Lettland	4	3,803
Tyskland	54	29,138
Norge	36	28,815
Rusland	2	4,083
Amerika	9	28,171
Sverige	125	85,501
Ungarn	1	346
Italien	9	27,508
Island	2	870
	430	464,864

Vareindførslen androg i August Maaned 116,617 t mod 109,805 t i Juli Maaned, Vareudførslen 543,147 t mod 518,480 t i Juli Maaned, den samlede Vareomsætning 659,764 t mod 628,960 t i Juli Maaned.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 1,100 t Kaffe, Te, Kakao, c. 4,300 t Sild, c. 3,400 t Phosphat, c. 5,600 t Thomasmel, c. 3,000 t Huder, c. 1,300 t Hørfær, c. 1,100 t Jute, c. 1,000 t Uld, c. 26,500 t Jernerts, c. 48,100 t gammelt Jern, c. 2,200 t Garvestof, c. 1,100 t Kobber, c. 1,000 t Papir, c. 5,300 t Bomuld, c. 1,500 t Klude, c. 1,100 t Cellulose.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 1,500 t Malt, c. 2,400 t Ris, 14,371 t Bacon, 1,100 t Pølsevarer, 1,185 t Smør, 2,579 t Æg, c. 28,200 t Træ, c. 453,700 t Kul (incl. Bunkers), c. 22,300 t Koks, c. 1,700 t Zink, c. 2,200 t Metalvarer, c. 9,900 t Raajern, c. 1,900 t Kalisalt, c. 1,800 t Jernrør.

Kuludførslen over Gdynias Havn

Der udførtes i August Maaned 1936 over Gdynia Havn 419,464,7 tons Kul — deraf til Danmark 8,861,5 t — mod 403,349,7 tons — deraf til Danmark 17,560 t — i Juli Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:

Algier	6,440	t
Argentina	30,629,9	»
Belgien	53,832,5	»
Danmark	8,861	»
Finland	30,617	»
Frankrig	12,103,5	»
Letland	5,011	»
Norge	11,000	»
Sverige	164,714,5	»
Italien	64,770	»
Estland	230	»
Grækenland	5,801,3	»
Holland	15,841	»
Island	1,000	»
Schweitz	7,493	»
Portugal	1,120	»
	419,464,7	t

Lukkede Omraader i japanske Farvande

I Følge modtagne Rapporter viser det sig at være absolut nødvendigt at anvende helt a jour førte Kort under Sejlads i Farvandene omkring Japan og de til Japan hørende Øer og Øgrupper, og at have Kendskab til gældende Bestemmelser om Sejlads i Nærheden af de Havne og Omraader, som ikke er aabne for Anløb og Passering.

Den 15. August navigerede et norsk Skib under Indsejling til Yokohama saaledes, at det passerede Fort Nr. 3 paa sin Styrbords Side, i to Kabellængders Afstand, og ankrede derefter op ved Karantænestationen. Den følgende Dag kom 4 Mand af Havnepolitiet om Bord og forhørte Kaptajnen og Førstestyrmanden, og meddelte dem, at de ved Passering af Fort Nr. 3 var gaaet gennem »befæstet Omraade« (fortified Zone). Skibets Kort og Sejlanvisninger med Tillæg blev ogsaa undersøgt. Ligeledes Logbogen og et Cirkulære fra Asiatic Petroleum Co., Singapore, som angav at Skibet kunde passere gennem befæstet Omraade, men ikke maatte ankre op der.

Efter 2 Timers Forhør om Bord fik Kaptajnen Ordre til at møde paa Politistationen den næste Dag. Han mødte, ledsaget af den norske Konsul og en Repræsentant for »Skuld« og en for Mæglerne og havde Førstestyrmanden og Rørgængerer med som Vidne. Det blev godtgjort, at Navigeringen var foregaaet i Overensstemmelse med det nævnte Cirkulære og Skibets Kort, men dette var ikke korrikeret længere end til 1932. Det var derfor ikke paaført den befæstede Zone ved Fort Nr. 3, som Skibet var passeret igennem. Kaptajnen erklærede sig villig til at anskaffe sig japanske Kort og Konsulen afgav en skriftlig Erklæring om at ville henstille til alle Agenter paa Pladsen for norske Skibe at de skulde holde Skibsførerne underrettede om gældende Bestemmelser til enhver Tid angaaende Sejlads i Nærheden af befæstet Omraade. Kaptajnen slap herefter fri for Bøde.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Nora Mærsk«s Besætning hjemme

A. P. Møllers Motorskib »Nora Mærsk«s Besætning er kommet hjem efter Branden ved Philipinerne og har været i Søforhør.

Skibets Fører, Kaptajn Andreasen, afgav Forklaringen. Ilden var opstaaet, medens »Nora Mærsk« sidst i Juli Maaned befandt sig ude i Bugten ved Zamboanga. Brandarsagen var Fyret ved Donkeykedelen, der slog ud og antændte Maskinrummet. Derfra bredte Ilden sig til andre Dele af Skibet, og Slukningsarbejdet var meget vanskeligt, idet den lokale Slukningsassistanse var meget ringe. Under disse Forhold tog det lang Tid at faa Ilden under Kontrol. Først efter 18 Dages Forløb var Slukningsarbejdet tilendebragt. Dette Arbejde havde været farligt, idet baade Dæk og Skibssider var blevet gloende af den langvarige Brand.

Efter at man var blevet Herre over Ilden, blev »Nora Mærsk« bugseret til Hongkong. Skibet var stærkt raseret af Ilden og meget beskadiget, og Assurandørerne overtog Skibet, der siden er solgt derude.

»Queen Mary«s Kaptajn død

»Queen Mary«s Fører, Kaptajn, Sir Edvard Britten, er død af et apoplektisk Anfald.

»Elbe I«

Under den voldsomme Storm, der rasede over Nordsøen forrige Uge, skete der en Række Søulykker, deriblandt den

Der foreligger ogsaa Meddelelse om Standsning af et Par fremmede Skibe, som havde søgt Nødhavn i Farvande, som ikke er aabne for Sejladsen, — eller som har passeret gennem lukkede Farvande. Resultatet var Idømmelse af Mulkt.

Under Henviisning hertil tilraades det Skibe, som kommer i japanske Farvande, at være forsynet med helt à jour førte — og vistnok helst japanske — Søkort. Skibe, som krænker Bestemmelsen om forbudte Farvande og befæstede Omraader, kan let komme i Vanskeligheder.

Det kan tilføjes, at den tiltagende Begrænsning af fri Skibsfart i japanske Farvande har vakt en vis Irritation. Det har været anført, at de japanske Indskrænkninger savner Sidestykke i andre Lande, og at de danner en Fare for Skibes og Menneskers Sikkerhed, naar Nødhavn maa søges i japanske Farvande.

Fra japansk Side er det blevet anført med Hensyn til Anløb og Ankring i andre end aabne Havne i japanske Farvande, at i Følge Søfartslovens Artikel 7 har udenlandske Skibe Adgang til at anløbe og ankre op i lukkede Havne i Tilfælde, hvor speciel Tilladelse for Anløb er indhentet fra Regeringen eller i Tilfælde af Havsnød. I Følge den officielle Fortolkning betyder »lukket Farvand« (closed port) alt japansk territorial Farvand som ikke er erklæret for aabne Havne (open ports). »Havsnød« i denne Lovs Betydning dækker saadanne Tilfælde, hvor Skibe maa søge Havn paa Grund af Storm eller andre force majeure Aarsager. Som Eksempel herpaa kan nævnes Ankring af en fremmed Damper i Kaiko paa Formosa i Juni i Fjor, da Kaptajnen af Grunde, som ikke kunde forudses, blev nødt til at anløbe Havnen for at faa Kul, men ikke blev retsligt forfulgt, fordi Skibet blev anset for at have været i »Havsnød« (»distress«).

Orlogshavne og maritime Støttestationer er alle lukkede, i den Forstand som det er nævnt i Artikel 3, men det nævnes i den Forbindelse, at det ikke er Meningen at forbyde udenlandske Skibe Adgang til saadanne Havne i Tilfælde af yderste Nød, dersom Skibe i »Havsnød« ikke har andet Alternativ at vælge. Som Eksempel kan nævnes, at en fremmed Damper under Vejs fra Watamutsu til Shanghai forandrede Kurs paa Grund af haardt Vejr og vilde gaa ind i Sasebo Orlogshavn. Den fik Ordre til at stoppe ved Udkigsstationen ved Kogsaki, men den ankrede op i Havnen med Nødsignal hejst og fik Lov af fortsætte uden Paatale, da det blev erkendt, at de ikke havde noget andet Valg.

Man maa specielt være opmærksom paa, at Orlogsstationer og maritime Støttestationer deles i 3 Afsnit. Det som foran er sagt gælder for det ydre Afsnit (Nr. 3). Før et Skib kan fortsætte videre indover til 2det og 1ste Afsnit maa der foreligge speciel og virkelig Grund for Formodningen om, at Ankring op i 3die Afsnit ikke byder tilstrækkelig Sikkerhed. Et udenlandsk Skib blev saaledes mulktet fordi det var gaaet ind i 2det Forsvarsafsnit ved det maritime Støttestation Mako, skønt det kunde have fundet tilstrækkelig Ly i 3die Afsnit.

Der er ingen Hindringer lagt i Vejen for almindelig fredelig Passage af Skibe i japanske Farvande, og som Eksempel herpaa anføres den Adgang til fredelig Passage, som gælder for udenlandske Skibe gennem det japanske Indlandshav (The Inland Sea), som udgør en Del af Japans territoriale Farvande.

heldigvis meget sjældne, at et Fyrskib kændrede. Det var det tyske Fyrskib »Elbe I«, der midt paa Dagen blev grebet af en Sø og kændret, hvorved hele Besætningen, 15 Mand, omkom. Ulykken har vakt megen Deltagelse i vide Kredse. Det danske Søfarsministerium og Dansk Dampskibsrederiforening har hver skænket 1000 Kr. til den Indsamlingskomité, der er dannet for at bringe Hjælp til de Efterladte.

Forøgelse af Nord. Lloyds Golf-Australien Trafik

Norddeutsche Lloyd i Bremen agter, efter hvad der meddeles, fra 1. Januar 1937 at forøge sin Golf-Australienfart med Indsættelse af de to Dampere »Goslar« og »Er-lange« og samtidig udtage de to af de i disse Farter hidtil anvendte mindre Skibe.

Forbedringer i Trafikken Hamburg—Hull

Argo Reederi A.G. i Bremen vil fremtidig to Gange ugentlig lade Skib afgaa henholdsvis fra Hamburg Onsdag og Lørdag, fra Hull Tirsdag og Lørdag.

Skoleskibet som svømmende Messe

Det finske Skoleskib »Suomen Joutsen« afgik 1. November til Dakar i Vestafrika og skal derfra videre til Ciudad Trujillo, Vera Cruz, Havanna, New York og hjem over Oslo som en Art flydende Messe der gør Propaganda

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den tidligere omtalte Havnearbejderstrike paa Pacifickysten blev alligevel effektiv, og i Øjeblikket ligger alt Arbejde stille fra Puget Sound til Los Angeles. En lang Række Skibe er bundet af Striken, og Udviklingen kan blive særdeles alvorlig for Afskiberne fra British Columbia, som har sluttet en lang Række Baade, som kommer til U. S. Pacific Kyst med Korn fra River Plate, men nu ikke kan blive lossede, for flo. Forretning til Europa. Men ogsaa paa Østens og Australiens Markeder vil Pacificstriken, især hvis den bliver langvarig, gøre sin Indflydelse gældende, idet disse Markeder vil blive unddraget den normale Tilgang af Tonnage, der ellers kommer dertil med Last fra Pacifickysten, og i Betragtning af den øjeblikkelige Tonnagesituation, specielt i Østen, kan dette meget let medføre en akut Mangel paa Tonnage i visse Positioner. Hvad dette kan medføre for Rederne behøver ingen nærmere Forklaring.

Den forløbne Uge har iøvrigt fragtmarkedsmæssigt set været præget af en vis Ro. River Plate skulde have et Par Dage til at fordøje den Forhøjelse paa 2/6d. i Minimalraterne, som vi omtalte i sidste Uge, til Trods for at denne Forhøjelse kun var en officiel Konstatation af det faktisk eksisterende Rateniveau. Der er senere sluttet en lang Række Baade til Præmier paa mellem 3d. og 6d. til UK./Cont. og til 9d. til Skandinavien. Til Destinationer uden for Minimalraterange noteres 25/- til USNH. og 22/- til Pacifickysten.

Australien fortsætter i roligt Tempo med at tage Tonnage fra Decbr. til Febr. til Rater varierende mellem 1/6d. og 2/- over Scheduleraterne. Iøvrigt sluttedes sidste Uge en lang Række af de finske Størsejlere fra dette Marked til Rater mellem 28/9d. og 29/3d. efter Størrelse, hvilket er ca. 5/- mere end sidste Aar.

Montreal har taget en enkelt mellemstor Baad til den nye Schedulerate, men iøvrigt synes Exportørerne kun at interessere sig for Linertonnage. Donau er saamaat begyndt at røre paa sig til omkring 10/- til UK./Cont., og 21/- Danmark, men der er ikke meget positiv Forretning. Fra Vancouver skal være sluttet en enkelt 6,000 Tonner for Korn til UK., men Raten hemmeligholdes. Redernes Idé ligger omkring 25/6d. for saadan Forretning paa Certepartibasis, men Berlinlinierne noterer kun omkring 22/- til UK., 21/- til Continentet.

De andre oversøiske Markeder har været rolige. Nordamerika er omtrent forretningsløs, antagelig paa Grund af Præsidentvalget. Naar dette er overstaet, kommer der forhaabentlig lidt mere Liv i Forretningerne. Cuba har taget en enkelt Decbr. Baad til 16/- til p.p. UK./Cont.

Soyabønner er rolige, men der er dog stadig nogen Efterspørgsel for Tonnage med laydays 25. Decbr. til omkring 29/- til Rotterdam eller Hamburg. Flere mindre russiske Baade er sluttede fra Dalny til Continentet til omkring 31/3d.

Ris fra Saigon var en Overgang meget fast, men Efterspørgslen synes i Øjeblikket at være flovet noget af. 9,000 Tonner sluttedes for Novbr./Decbr. Lastning til 31/3d., og en 5,000 Tonner fik 33/3d. til 2 franske Middelhavsahvne. Begge Baade via Cape. Anthracit fra Indo-Kina har betalt 26/3d. for Novbr. Lastning til Bordeaux og Rouen. De her nævnte Rater for saavel Ris som for Kul kan gentages for Novbr./Decbr. Lastning. For Jan./Febr. er Befragternes Idé noget lavere.

De indiske Markeder er stadig meget faste, specielt for tidlig Lastning. Bombay betalte 31/- for Decbr. Baad for Linsæd/Kerner og 32/- for Novbr. Baad til UK./Cont. Vizagapatam sluttede Erts til Antwerpen til 26/- for Decbr./Jan. Lastning. Madras Kysten skal have betalt 36/- for Novbr. Skib for Kerner til UK./Cont., men Bekræftelse herpaa savnes.

De europæiske Markeder er rolige. Russerne er slet ikke interesserede i Korntonnage fra Sortehavet, men har taget Tonnage fra Kul fra Nicolaieff til Northern Range til 16/-. Middelhavet ligger en Kende afsvækket. Alexandria har taget 280,000 Cbft. Baad til 14/- for Novbr. Lastning, hvorimod 325,000 Cbft. Damper i samme Position kun fik 13/6d., begge til Hull. De forskellige Erts og Fosfat Forretninger er nærmest uforandrede. Jordnødder fra Saloum er sluttet til 23/6d. for Decbr. og til 1/- lavere for senere Positioner.

Trælastmarkederne er uden større Sensationer. Enkelt Ladninger betaler op, men i det store og hele har Sensæsonen sikkert været noget af en Skuffelse for Rederne. Kulraten fra Østkyst til Danmark ligger omkring 5/3d. for 3/4,000 Tonnere med hurtig Losning.

Timechartermarkedet opviser stadig gode Slutninger. 2 danske 5,000 Tonnere er sluttede for Transatlantic Forretning til omkring 6/- per Ton d.w., hvilket er en særdeles god Forretning. Norsk 5,000 Tonner er sluttet for ca. 6 Maaneder til 5/-, og en 9,000 Tonner har faaet 4/1¹/₂d. for 3 Rundture til Sydamerikas Vestkyst, Levering og Tilbagelevering Continent. Vestindia Markedet har været mindre aktivt, men dette skyldes antagelig Præsidentvalget. 4,000 Tonner sluttedes til \$1.25 for Rundtur.

for finske Varer. I Fjor var Skibet paa et lignende Togt i Middelhavet.

Japans Skibsbygningsindustri

I Japan er i Løbet af de sidste fire Aar bygget 71 nye Skibe (paa mindst 1,000 B.R.T.) med en samlet Tonnage paa 397,746 Tons. Bygningen fordelle sig som følger gennem Aarene:

Aar	Antal	Tons
1932	8	31,116
1933	8	55,095
1934	20	126,665
1935	24	120,515
1936 (1. Halvaar)	11	64,555

Af Nybygningerne var 6 Tankbaade med en samlet Tonnage paa 56,263 Tons. Antallet af Dampskibe var 24 med en samlet Tonnage paa 104,401 Tons, mens der blev bygget 47 Motorskibe med en samlet Tonnage paa 293,345 Tons. Af Nybygningerne var 14 under 4,000 Tons, 22 mellem 4,000 og 7,000 Tons, 21 mellem 7,000 og 10,000 Tons samt 14 paa 1,000 Tons eller mere.

De japanske Skibsbyggerier arbejder stadig for fuld Kraft paa Grund af de mange Bestillinger.

Oprettelse af finsk Hamburg-Linie

Skibsreder Antti Vihuri har til Hensigt at oprette egen Linje mellem Finland og Hamburg fra Begyndelsen af næste Aar. Skibsreder Vihuri har i de senere Aar samarbejdet med de tyske Skibsredere Ernst Russ og Gehrckens paa nævnte Rute, men har nu opsagt sin Kontrakt med dem.

Det er foreløbig Mening, at Skibsreder Vihuri vil trafikere Linjen med et Skib paa 2000 tons d.w. med 10 Dages Sejlere, men det er ikke udelukket, at et andet Skib paa 1600 tons d.w., som i disse Dage er købt, ogsaa vil blive indsat i Linjen, for at denne saaledes kan opretholde ugentlige Sejlere.

Stranding paa Fanø Strand

Under Stormen Tirsdag Aften strandede Fiskekutteren »Elna« af Esbjerg paa Fanø Strand. Besætningen, 4 Mand, reddedes af Redningsbaaden. Kutteren er drevet helt op paa Stranden, saa man kan gaa tørskoet til den. Kutteren havde mistet Roret.

Københavns Navigationsskoles Eksamensresultater

Københavns Navigationsskole har nu afsluttet Eksamen. Der var indstillet 22 Elever til Styrmandseksamen, hvoraf 21 bestod. Til Skibsførereksamen var indstillet 23 Elever, der alle bestod.

Styrmandseksamen blev bestaaet af: Karl K. T. Christensen, Sdr. Stenderup, 121 Points, Helge Andersen, Sandvig, 143, Johannes A. P. Bergen, København, 148, Christian O. Christiansen, Tipperup, 181, Finn H. Erch, Stubbekøbing, 115, Viktor H. Frøsig, Kolding, 139, Hans H. Henriksen, Nr. Snede, 159, Poul F. P. Jelsdal, Vilhelmsborg, 111, Børge Jensen, Skelskør, 146, Gunnar H. R. M. Johansen, Kvislemark, 134, Harry Larsen, Jelsmark, 122, Carl F. Lund, Udby, 98, Georg K. H. V. Nielsen, Vejgaard, 160, Hans C. M. Nielsen, Varde, 126, Erik V. Pedersen, Esbjerg, 105, Hans V. P. Raun, København, 129, Herluf V. Rothausen, Grimstrup, 132, Villiam Stoustrup, Aalborg, 135, Max H. Sørensen, København, 152, Christian H. Thodsen, Mandø, 131, Henry K. H. Weber, Berlin, 105.

Skibsførereksamen blev bestaaet af: Reinhad Nilsson, København, med 112 Points, Hans M. T. Beldring, København, 141, Henrik K. Carlsen, Hillerød, 126, Bernt Forsberg, Espergærde, 120, Arne H. Jacobsen, Tved Sogn, 138, Ingolf P. C. Jansen, Kastrup, 121, Axel Jelstrup, København, 133, Niels E. Lindeberg, Hørsholm, 112, Jørgen E. Petersen, Korsør, 134, Hans Robdrup, Frederiksberg, 134, Peter Rosenhøj, Nykøbing F., 95, Ib Steenstrup, Ordrup, 125, Johan V. Pedersen, Skive, 101, Ib T. Hansen, København, 131, Jens H. Jørgensen, København, 136, Karl A. Krighaar, Skelby, 123, Gert V. Nielsen, København, 152, Tage H. Omsaa, København, 122, Knud F. M. Petersen, Dueodde, 121, Bruno Pfeiffer, København, 105, Jørgen M. Riss, Hellerup, 121, Erik B. Thamdrup, Rønne, 144, Ivar A. R. Westergaard, København 139.

Admiral Richelieus Flidspræmie tilfaldt Elev Hans M. T. Beldring. Den af Navigatorstanden udsatte Præmie, et Ur, tilfaldt Elev i Styrmandsklassen Georg K. H. V. Nielsen, og den af en anonym udsatte Præmie for Skolens bedste Svømmer tilfaldt Rudolf A. A. Mühldorff i Styrmandsafdelingen.

Sydsveriges Redere slutter op om Baltwhite-Planen

Sveriges Rederforenings Søndre Kreds har paa et fuldtalligt Møde i Helsingborg i Torsdags Aftes enstemmigt vedtaget at slutte sig til de af The Baltic and International Maritime Conference udsendte Minimumsrate for Træfarten.

Det blev i en særlig Vedtagelse fastslaaet, at Raterne i Baltwhite-Planen for 1937 skal betragtes som Minimums-Rater. Kredens Medlemmer opfordres til straks at indsende de til Tariffens Ikrafttræden nødvendige Underskrifter.

»Olfert Fischer« skal sælges til Ophugning

Det ældste af Flaadens tre Artilleriskibe, »Olfert Fischer«, der er bygget paa Orlogsværftet og blev færdig i 1903, er nu af Søværnskommandoen slettet af Flaadelisten og sælges til Ophugning.

Et af de større Arbejder, der forestaar, er Udtagningen af Skibets svære og inlemmetsvære Artilleri, der bestaar af 2 Stk. 24 cm og 4 Stk. 15 cm Kanoner. Det lette Artilleri m. m. er allerede fjernet, før Skibet blev rigget til som Maalskib for Flyvernes Bombkastningsøvelser, der fandt Sted i Faxø Bugt i Oktober Maaned.

Nyt Frugttransportskib

Odense Staalskibsværft har bygget et nyt Frugttransportskib, der skal leveres til det franske Rederi »Compagnie Coloniale de Navigation« i Paris.

Skibet, der har Navnet »Frasine«, afsejlede forleden fra Odense til København, hvor det skal i Dok hos Burmeister & Wain for Bundbehandling, hvorefter det skal ud paa Prøvetur. Det nye Skib, der er paa 3.500 Tons d.w., har en Længde af 342 Fod, Bredden er 48,6 og Dybden 27,7 Fod. De fire isolerede Lastrum, hvori er installeret Koleanlæg, er paa 170.000 Kbf. Skibet er iøvrigt udstyret med fire Luger, elektrisk drevne Spil og Bomme for hurtig Lastning og Losning. I Dækshuset er indrettet en stor Spisesalon, Pantry m. m., og omkring Motorcasinen ligger Officerskamre, Messe, Bad, Kabys m. m., og i Agterskibet findes Mandskabets moderne indrettede Bekvemligheder med 2-Mands Kamre, særskilte Messer, Bad m. m. Paa Baaddækket midtskibs i et stort Dækshus, hvortil fører Trappe op gennem en stor Hall, ligger en smagfuldt udstyret Rygesalon og 6 smukke Passagerkamre med Plads til ialt 12 Passagerer.

Maskineriet bestaar af en 10 Cyl., 2 Takts Dieselmotor af »B. & W.«s nyeste Type paa 430 HK., og Farten er beregnet til 16 Knob.

Ekspllosion i Tankdamper

Sytten Personer er brændt ihjel og 15 haardt saared under nogle Ekspllosioner, der i Lørdags Morges har fundet

Sted paa den græske Petroleumsdamper »Petra-kisnomikos«, der er under Reparation i Schiedam i Holland. Hele Damperen blev et Bytte for Flammerne.

Skibet laa paa Wilton-Værftet for at blive repareret. Da Ekspllosionen skete, var nogle Værftsarbejdere beskæftiget om Bord. Nogle Medlemmer af Besætningen og Værftsarbejderne blev saaret, hvorefter talrige Værftsarbejdere og Brandmænd ilede ombord for at yde Hjælp. Kort Tid efter eksploderede een af Damperens Tanke. Denne nye Ekspllosion var af voldsom Kraft. De i Nærheden liggende Bygninger blev stærkt beskadiget, og en stor Kran blev knækket midt over. Denne Ekspllosion krævede store Ofre blandt Redningsmandskabet.

Kaptajn død i Odense Havn

Om Bord paa Motorskonnerten »Vesta«, der laa i Odense Havn, var Skibets Fører, Kaptajn Jensen, pludselig faldet bevidstløs om. Da Ambulancen naede Sygehuset, viste det sig, at han var død — ramt af et Hjerterslag.

Den afdøde Kaptajn, der blev 66 Aar gammel og var hjemmehørende i Fakse, efterlader sig Hustru og seks voksne Børn.

Overbelastning

For et Aars Tid siden blev Føreren af Damperen »Ranheim« sat under Tiltale for Overbelastning af Skibet, som da var paa Rejse fra Thameshaven til Munkedal. Skibet anløb Kristiansund, og Politiet havde Ordre til at holde »Ranheim« tilbage, men Politiet kom for sent. Skibet var afsjælet.

Det var en ret indviklet Sag, og først for nogle Dage siden naaede den til endelig Behandling ved Retten i Trondheim. Kaptajnen udtalte i første Retsmøde, at Loven siger, at Lastemærket maa være synligt, naar Skibet forlader sidste norske Havn. Han fik Medhold af Retten. Frifindelsesdommen blev appelleret til Højesteret, som op hævede Dommen, fordi Forstaaelsen af Bestemmelserne om Overlastning er uklare.

I det nye Retsmøde erkendte Kaptajnen, at Skibet var overlastet ved Afgang fra Thameshaven, men mente, at det ikke var overlastet, da det forlod den norske Kyst, idet Kulbeholdningerne var saa meget mindre. Til Støtte herfor nævnte Kaptajnen, at Marinekaptajn, Overlærer ved Sømandsskolen i Trondheim H. S. Klingenberg havde fortolket Bestemmelserne modsat — han var Medlem af Retten forrige Gang. Kaptajnen hævdede forøvrigt at have handlet i god Tro, idet han ikke kendte de nye Lovbestemmelser paa Omraadet — en Opfattelse, han mente delles af de fleste Skippere. Retten frifandt Kaptajnen, idet den godkendte hans Forklaring om at have handlet i god Tro.

Russisk Værft ved Hvidehavet

I en Afstand af 60 Kilometer fra Arkangelsk har man paabegyndt Anlæggelsen af et Værft. Hidtil er 2000 Arbejdere beskæftiget hermed. Byggepladsen ligger paa en Tørvemose, her er fuld af Ler og Sand, saa de store Bygninger maa opføres paa et solidt Pælegrundlag. Der skal anlægges en Jernbanelinie i Forbindelse hermed saavel som en Asfaltvej. Der regnes med store Vanskeligheder, da man mangler Fagarbejdere til dette specielle Arbejde. Dette Værftsprojekt er det første store industrielle Foretagende man lager fat paa i Arkangelsk Omraadet.

Den græske Rederiforening ønsker en Tørdok i Syra

I en Anmodning til Regeringen og Nationalbanken i Grækenland henviser den græske Rederiforening til, at Skibsfarten er vanskeligere stillet end Industrien og Landbruget og foreslaar, at der bygges en stor Tørdok, der vil betyde en mægtig Tiltrækning for den internationale Skibsfart i det østlige Middelhav. Den foreslaas anlagt i Syra, fordi denne Havn ligger paa den direkte Vej til Sortehavet, og fordi den er beskyttet til alle Sider mod enhver Art Vinde, har gode tekniske Indretninger, lave Lønninger og rimelige Leveomkostninger at henvise til.

Drivende Mine

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddeler: Russisk s.s. »Tashkent« rapporterer at have passeret en drivende Mine den 2. November Kl. 1200 GMT, paa 56°02' Nord Brd. 7°12'Ø. Lgd. Vind nordlig, Styrke 7.

Hapag bygger to Østasien-Fragtskibe

Hamburg-Amerika Linien har til sin Østasien-Fart bestilt to Fragtskibe hos Fried. Krupp Germaniawerft i Kiel. Hver af Nybygningerne vil blive paa omtrent 8000 BRT.

Søsætning

Helsingør Skibsværft har søsat Dampskibet »Kalo«, bygget til Dampskibsselskabet Heimdal, København. Det nye Skib maaler 270 Fod i Længde, 42 Fod i Bredde, 22 Fod i Dybden og er paa 3200 Tons. Naar dette nye Skib er færdigbygget vil Dampskibsselskabet Heimdals Flaade bestaa af syv moderne Lastskibe.

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551**Nyt Frugtmotorskib**

Fra A/S Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri er leveret et nyt Frugtmotorskib »Olaf Fostenes« til Lars Fostenes Rederiaktieselskab, Haugesund.

Skibet, der er af den af Værftet udviklede specielle »Vibran-Type«, har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem P.P. 315'—0". Bredde 45'—6". Dybde til øverste Dæk 28'—9".

De isolerede 150.000 cub. ft. store Lastrum bliver afkølet af et moderne Kølemaskineri af Thomas Ths. Sabroes Fabrikat, og er forsynet med alle moderne tekniske Installationer og Anlæg til Sikring af Lasten.

Til Lastning og Losning findes 8 Stk. Bomme og 8 Stk. elektriske Spil af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Skibet med Maskineri og Køleanlæg er bygget til British Lloyds Klasse, 100 A I.R.M.C., special survey.

Foruden en stor rummelig Apterling for Skibets Officerer og Besætning udført med særligt Hensyn til Tropeland, findes Saloner og Kamre for 12 Passagerer.

Maskinanlægget bestaar af en 9-cylindret, 2-lakts Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains Konstruktion samt desuden 3 Stk. Dieselhjælpemotorer for Drift af Kølemaskineri og Levering af elektrisk Lys, Varme og Kraft overalt i Skibet.

Paa Provelturen opnaaedes en Fart af 17,1 Knob.

PERSONALIA**40 Aars Jubilæum**

Mæglerkorporationens Formand, Skibsmægler *Herman Hansen* fejrede 1. November 40-Aarsdagen for sin Ansettelse i Firmaet Petersen, Møller & Hoppe, hvis Encindehaver han nu er.

Efter at være knyttet til Petersen, Møller & Hoppe tog han i 1906 Mæglereksamen og fik tre Aar senere Bestalling som edsvoren Skibsmægler. I 1920 blev han Medindehaver og siden 1926 Encindehaver af det gamle, ansete Firma.

Skibsmægler *Herman Hansen* nyder megen Anseelse i Skibsfartskredse og indenfor Mæglerstanden, hvilket har givet sig Udtryk i, at han siden 1924 har været Mægler-

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

korporationens Formand og siden 1932 Medlem af Mæglerkommissionen.

70 Aar

Professor i Skibsbygning ved Den polytekniske Lærestall, Carl Hansen, fyldte forleden 70 Aar.

Professoren har siden 1901 virket ved Lærestalten; før den Tid var han ansat i Søværnet. Carl Hansen har skrevet mange Værker om Skibsbygningskunsten og Sømandsskab, og han har ogsaa haft Tilknytning til den praktiske Side heraf, bl. a. som Eksaminator ved Maskinisteksaminerne, Bestyrelsesmedlem i Baltica-Værftet etc.

Lodsformandsskifte ved Aalborg Lodseri

Den 1. November fratraadte Lodsformand P. Vange sin Stilling ved Aalborg Lodseri efter 3½ Aars Tjeneste som Lods og Lodsformand. Lodsformand P. Vange er dekoreret med den kongelige Belønningsmedaille, og af sine Kolleger er han for sit Arbejde til Dansk Lodsforenings Gavn hædret ved Udnævnelse til Æresmedlem af Foreningen.

Hans Efterfølger som Lodsformand bliver Lods i Aalborg G. Thostrup.

Jubilæer

Skibsfører af 1. Grad ved Gedser-Warnemünde-Overfarten J. D. Kruse havde 1. November været ansat i D.S.B. i 25 Aar.

Havneekspedilør Carl Larsen kunde 1ste November fejre sit 25 Aars Jubilæum i Dampskibsselskabet Carl Krarup.

Dødsfald

Skibsreder Anders E. Rasmussen, Marstal, er død i en Alder af 74 Aar.

I sin Ungdom fo'r Rasmussen til Søs, men under Krigen solgte han sit Skib og gik i Land og helligede sig Rederivirksomhed. Han blev hurtigt en kendt og agtet Skibsreder, der med stor Dygtighed drev sin Virksomhed.

Skibsreder Rasmussen var ved sin Død Havneekasserer og Medlem af Bestyrelsen for Søassuranceforeningen »Æros«. Fra 1915—1922 var han Medlem af Marstal Kommunalbestyrelse og i flere Aar har han været Medlem af Menighedsraadet og Kasserer for dette.

Fra 1920 var han Medlem af Bestyrelsen for Danske Rederes Ulykkesforsikrings-Forening.

POSITIONSLISTE PR. 3. NOVEMBER 1936**A**

s.s. *Aalborg*, pass. Skagen 3.11.
s.s. *Aalborghus* afg. 5.11. til Aalborg.
s.s. *Aarhus* afg. København 5.11. til Aarhus.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Leningrad 22.10.
s.s. *Aase*, pass. Helsingør 23.10.
m.t. *Aase Mærsk*, ank. Corpus Christi 23.10.
s.s. *Absalon*, afg. Uleaborg 22.10. til Hull.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Göteborg 30.10. udg.
m.s. *Agentina* ank. Santos 26.10.
s.s. *Agnete*, afg. Zeebrugge 28.10. til Tel Aviv.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Miramichi 23.10.
s.s. *Alabama* ank. Buenos Aires 30.10.
s.s. *Alexandra* afg. København 6.11. til Grimsby.
s.s. *Algarve* afg. Kolding 3.11. til Lissabon.
s.s. *Alice*, afg. London 26.10.
m.s. *Almena*, pass. Lizard 22.10. til Halifax.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo til Penang 30.10. udg.
s.s. *Allsund*, Hansen, pass. 50 Gr. N, 25 Gr. W. 2.11. p.R.t. Antwerpen.
s.s. *Amalienborg*, ank. Sharpness 16.10.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. Hull 1.11. udg.
m.s. *Anglo Mærsk*, pass. Ushant 28.10.
s.s. *Anna*, afg. Frederikshavn 27.10. til St. Louis Rhone.
m.s. *Anna Mærsk*, afg. Honkong 27.10. til Keelung.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Agulhas Cape p. R. t. Sydney 29.10. udg.
s.s. *Anne*, afg. Port Williams 21.10. til Garston.
s.s. *A. P. Bernstorff* afg. Esbjerg 7.11. til Antwerpen.
m.s. *Argentina*, ank. Santos 26.10.
m.s. *Arizona* afg. Madeira 28.10. til København.
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Preston 29.10.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, ank. Adelaide 21.10.

m.s. *Asia*, Hansen, pass. Midway p. R. t. Shanghai 28.10. udg.

s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Jersey 31.10.
s.s. *Aslaug*, pass. Lizard 30.10. til Antwerp.
m.s. *Asnæs*, pass. Tyborøn 4.F1.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. London 2.11.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Manila 24.10.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Rotterdam 1.11. hjg.

B

s.s. *Beira* afg. Singapore 29.11. til London.
s.s. *Bellona* afg. Tyne 27.10.
m.t. *Bente Mærsk*, afg. La Libertad 16.10.
s.s. *Bertha*, pass. Beachy Hd. 27.10. p. R. t. Cowes.
s.s. *Bergenhuis* afg. Bergen 2.11. til Trondheim.
s.s. *Bes*, pass. Wick 2.11.
s.s. *Betty*, afg. Konakri 26.10.
s.s. *Betty Mærsk*, pass. Beachy Hd. 26.10. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Vliessingen 29.10.
s.s. *Birgitte*, afg. Bremen 15.10. til Searsport Me.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Skagen 2.11. p. R. t. Klaipeda.
s.s. *Bodil*, ank. Malta 28.10.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Marseilles 2.11. udg.
m.s. *Bornholm*, P. Petersen, ank. Lagos 2.11.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 31.10.
s.s. *Brasilien* afg. København 27.10. til River Plate.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Antwerpen 27.10.
s.s. *Brelland*, Pedersen, afg. Bordeaux 2.11. til Methil.
s.s. *Britta*, pass. Beachy Hd. 28.10. til Oporto.
s.s. *Broholm* pass. Hansholm 28.10. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Brosund*, Bundesen, pass. Cape Race 30.10. p. R. t. New York.
s.s. *Brynhild* ank. Danzig 29.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3. 11. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	48,00
NEWYORK.....	459,25	AMSTERDAM.....	248,20
BERLIN.....	184,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,45	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	105,60	PRAG.....	16,40
ROM.....	24,50	WARZAWA.....	86,85

C

- m.s. *California* pass. Beachy Hd. 20.10. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Vancouver 29.10. udg.
 m.s. *Canadien Reefer*, ank. Balbao 29.10.
 s.s. *Carmen*, pass. Skagen 27.10. p. R. t. Hull.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christi 8.10. til Flushing.
 s.s. *Charkow* afg. København 31.10. til Antwerpen.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Buenos Aires 8.10. til New York.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Naskov 23.10.
 m.s. *Chr. Holm*, afg. Talara 4.11. til England.
 s.s. *Chr. J. Kampmann*, afg. Rotterdam 12.10. til Miami.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, afg. Portland (Oreg.) 26.10. til Dublin.
 s.s. *Christiansborg*, pass. Dover 1.11.
 s.s. *Cimbria*, ank. Methil 30.10.
 s.s. *Clara*, Johansen, pass. Zeebrugge 2.11. p. R. t. La Rochelle.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, pass. Bishop Rock 22.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Restigouche 21.10.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Dunkerque 3.11.

D

- s.s. *Dagmar* ank. London 3.11.
 s.s. *Dagmar*, afg. Kotka 24.10. til Hartlepool.
 s.s. *Dania*, ank. Hartlepool 1.11.
 m.s. *Danmark*, afg. Hamburg 13.11. til Aruba.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Genoa til Port Said 30.10. udg.
 s.s. *Delaware* afg. New Orleans 28.10. til Norfolk.
 s.s. *Dorrit*, ank. Burgeo 14.10.
 s.s. *Douro* i København.

E

- s.s. *Ebba*, Wisbech 28.10.
 s.s. *Ebro* i København.
 s.s. *Edith*, afg. Konakri 24.10. til Havre.
 s.s. *Edv. Nissen*, pass. Prawli Point 17.10. til Halifax.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Ardrossan 30.10.
 s.s. *Egholm* ank. København 1.11.
 s.s. *Elie*, Lisberg, pass. Lødingen 31.10.
 s.s. *Elisabeth*, pass. Helsingør 30.10. p. R. t. Irvine.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Antwerpen 25.10.
 s.s. *Ellen*, pass. Hirtshals 25.10.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Ellesmere Port 22.10.
 s.s. *Elsborg*, ank. Cardiff 27.10.
 s.s. *Else*, afg. Helsingør 28.10. til Gdynia.
 s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Helsingør 27.10. til Leningrad.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. London 24.10. til Saffi.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Buenos Aires 26.10. til San Francisco.
 s.s. *Emanuel* ank. Piteå 28.10.
 s.s. *Energi* ank. La Rochelle 30.10.
 s.s. *England*, afg. Randers 1.11. til Danzig.
 s.s. *Enigheden* forv. afg. Drammen 3.11.
 s.s. *Erik Boye*, pass. Fornæs 25.11. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Erna*, afg. Buenos Aires 24.10. til Rio Janeiro.
 m.s. *Erria*, Rasinussen, ank. Middlesbrough 2.11. udg.
 s.s. *Erindring* forv. afg. Bruxelles 3.11. til Gdynia.
 s.s. *Estland*, H. Fischer, afg. Danzig 27.10.
 s.s. *Ester*, ank. Denia 27.10.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Kbhvn. 2.11.
 s.s. *Estrid*, pass. Gibraltar 26.10.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas til London 1.11. hjg.

F

- m.s. *Fano*, afg. Helsingør 27.10.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Melbourne 22.10. udg.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kemi 30.10.
 s.s. *Flora* i København.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Casablanca 24.10.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Ushant 3.11.
 s.s. *Freya*, afg. Danzig 29.10. til London.
 s.s. *Frigga* afg. København 3.11. til Grimsby.
 s.s. *Frode* ank. Albany 2.11.
 s.s. *Fylla*, ank. Danzig 28.10.

G

- s.s. *G. Kyhn*, afg. Zeebrugge 2.11.
 s.s. *Garonne* i København.
 s.s. *Georgia* ank. Gdynia 1.11., forv. afg. Gdynia 3.11. til Wallvik.

- s.s. *Gerd*, ank. Antwerp 28.10. p. R. t. Levant.
 s.s. *Gerda*, ank. Wiborg (Finland) 28.10.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Port Talbot 27.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Shanghai 28.10. til Hongkong.
 s.s. *Gorn* afg. Antwerpen 31.10. til København.
 s.s. *Grete*, afg. Port Williams 27.10. til London.
 s.s. *Gronland*, Chr. Sørensen, ank. Hull 31.10.
 s.s. *Gudrun*, afg. Alexandria 24.10. til Haifa.
 s.s. *Gunhild*, afg. Dublin 30.10. til Clyde.
 s.s. *Gunver Mærsk*, pass. Dungeness 27.10.
 s.s. *Gyda*, afg. Halifax 24.10. til Port William.

H

- s.s. *H. H. Petersen* forv. afg. Silloth 3.11. til Kalundborg.
 s.s. *Hafnia*, ank. Hartlepool 2.11.
 s.s. *Halfdan* afg. Havre 3.11. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, afg. Sunderland 31.10.
 s.s. *Hans Broge*, afg. Amsterdam 29.10. til Tyne.
 s.s. *Hans*, From, afg. København 4.11.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Alexandria 20.10. til København.
 s.s. *Harald* afg. Danzig 28.10. til Garston.
 s.s. *Harriet*, ank. Marseilles 27.10.
 s.s. *Hebe* afg. København 5.11. til Newcastle.
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 27.10. p. R. t. Kotka.
 m.s. *Henning Mærsk*, ank. Persian Gulf Pillau 25.10.
 m.s. *Herdis*, ank. Buenos Aires 27.10.
 s.s. *Hiertha Mærsk*, pass. Mumbles 28.10. p. R. t. Chicoulimi.
 s.s. *Hilde*, afg. Clyde 29.10. til Tyne.
 s.s. *Hindsholm* ank. Danzig 30.10.
 s.s. *Hroar* ank. København 26.10.
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Skagen 27.10. p. R. t. Preston.

I

- m.s. *India*, Krarup, ank. San Francisco 26.10. hjg.
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Buenos Aires 30.10.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Dungeness 3.11. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Lødingen 19.10. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Ingeborg S.*, afg. Helsingør 28.10. til Danzig.
 s.s. *Ingeborg Mærsk*, pass. Lødingen 19.10. p. R. t. Archangel.
 s.s. *Inger*, ank. Southampton 28.10.
 s.s. *Inger Toft*, afg. Gdynia 27.10.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Fleetwood 26.10.
 m.s. *Ireland*, A. Meinertz, ank. Sorel 31.10.
 s.s. *Island* afg. Faroe Is. 22.10. til Reykjavik.
 s.s. *Ivar* afg. New York 24.10. til København.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 1.11.
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Kalundborg 26.10.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Dungeness 11.10. p. R. t. Paraguaná.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Sfax 3.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Kobe 31.10. udg.
 s.s. *Jenny*, pass. Cuxhaven 28.10. p. R. t. Boston (Linc.).
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Bayonne 19.10. til Saffi.
 s.s. *Johanne* afg. London 28.10. til Zeebrugge.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Bergen 25.10.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 2.11.
 s.s. *Jonna*, ank. Rotterdam 29.10.
 m.s. *Juttandia*, Topp, afg. Colombo til Djibouti 27.10. hjg.
 s.s. *Jutta*, ank. Køge 28.10.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Hull 3.11.

K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Bordeaux 28.10.
 s.s. *Katholm* ank. Liverpool 31.10.
 s.s. *Karen* afg. Granton 11.10. til Lemvig.
 s.s. *Karen Toft*, ank. Ghent 31.10.
 s.s. *Karlu*, afg. Kotka 27.10. til Bordeaux.
 m.s. *Katrine Mærsk*, afg. Liverpool 16.10. til Constanza.
 s.s. *Keiserinde Dagmar*, ank. Sunderland 28.10.
 s.s. *Kentucky* afg. Göteborg 1.11. til Newcastle.
 s.s. *Kirsten*, ank. Goole 29.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Christobal 24.10.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, ank. Calais 29.10.
 s.s. *Knud* afg. København 2.11.
 s.s. *Knut*, pass. Dungeness 22.10.
 s.s. *Kong Haakon* afg. Stettin 3.11. til København.

L

- m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Dover p. R. t. London 1.11. hjg.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Toulon 19.10. til Larne.
 s.s. *Laura*, Rio Janeiro 22.10. til Rotterdam.
 m.s. *Leise Mærsk*, afg. Clyde 30.10. til Saffi.
 s.s. *Lera Mærsk*, pass. Hammerhus 28.10. p. R. t. Kings Lynn.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Swansea 24.10.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Braila 1.11.
 s.s. *Lilian*, afg. Algiers 30.10. til Liverpool.
 s.s. *Lilleborg*, pass. Lødingen 29.10.
 s.s. *Lily*, afg. Åbo 24.10. til Tapport.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Riga 30.10.
 m.s. *Luisiana* afg. Esbjerg 28.10. til River Plate.
 s.s. *Lynæs*, afg. København 4.11.

M

s.s. *Magnus* ank. Tallinn 30.10.
 s.s. *Maine* ank. Haderslev 31.10.
 s.s. *Maja*, pass. Heelsingør 30.10. p. R. t. Rochester.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Manila til Hongkong 2.11. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Liverpool 29.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Ayamonte 1.11.
 s.s. *Margrethe* ank. København 3.11.
 s.s. *Margrete*, pass. Skagen 23.10. p. R. t. Stansgate.
 s.s. *Marianne*, afg. Kotka 24.10. til Calais.
 s.s. *Marie Mærsk*, afg. Tampico 9.10.
 s.s. *Marie Toft*, afg. Port Talbot 27.10.
 m.s. *Marocco* ank. Antwerpen 30.11.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Oran 29.10.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, pass. Ushant 27.10. p. R. t. Sete.
 s.s. *Marx*, ank. Cardiff 29.10.
 s.s. *Maryland* afg. Bahia 27.10. til Madeira.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 22.10. p. R. t. Dalhouse.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Singapore 2.11. hjg.
 s.s. *Minsk* pass. Dungeness 29.10.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Rouen 31.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen* forv. afg. Neder Kalix 3.11. til Hernøsand.
 s.s. *Najaden*, ank. Immingham 29.10.
 s.s. *Nancy*, pass. Barry Is. 29.10. p. R. t. Sete.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Leningrad 26.10.
 s.s. *Nelly*, ank. Riga 25.10.
 s.s. *Nerma*, ank. Antwerpen 28.10.
 s.s. *Nevada* ank. København 1.11.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Los Angeles 28.10. til Osaka.
 s.s. *Niel Mærsk*, afg. Los Angeles 28.10. til New York.
 s.s. *Niobo*, ank. Port de Bouc 27.10.
 m.s. *Nordbo*, afg. Rosario 23.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Nordborg*, ank. Kemi 26.10.
 s.s. *Norden*, afg. Trinidad 23.10. til St. John. NB.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Fremantle 30.10. til London.
 m.s. *Nordhavet*, afg. New York 10.10. til Genoa.
 m.s. *Nordhval*, afg. Guayaquil 22.10. til Los Angeles.
 m.s. *Nordkap*, ank. Buenos Aires 25.10.
 s.s. *Nordlys*, afg. Ibcuy 29.10. til New York.
 m.s. *Nordpol*, afg. Shanghai 24.10. til Vancouver.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Viborg (Finland 27.10.
 m.s. *Normandiet*, K. Petersen, ank. Dagenham 1.11.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 3.11.
 s.s. *Olaf* ank. Randers 2.11.
 s.s. *Olga*, ank. Sornas 23.10.
 s.s. *Olga S.*, pass. Havre Rds. 29.10 p. R. t. Capelle.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Cover 30.10.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Houston 30.10.
 m.s. *Oregon* ank. Rosario 1.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Grimsby 1.11.
 s.s. *Otto Petersen*, ank. Quebec 28.10. til Montreal.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, afg. Los Angeles til Shanghai 23.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Vilvorde 27.10.
 s.s. *Paula*, afg. Christobal 26.10. til Guayaquil.
 m.s. *Peru*, Kragelund, ank. Bangkok 23.10. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Los Angeles 29.10. til Cebu.
 s.s. *P. Madsen*, ank. Sfax 26.10.
 s.s. *P. N. Damm* pass. Dunnet Hd. 18.10. p. R. t. Boston.
 s.s. *Polly*, ank. Bridgwater 29.10.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Mullerup 4.11.
 s.s. *Primula* afg. Dunkirk 28.10. til Esbjerg.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Leningrad 28.10.

R

s.s. *Randi*, ank. St. Nazaire 26.10.
 s.s. *Reval*, afg. Faaborg 2.11.
 s.s. *Riga*, ank. Groningen 2.11.
 s.s. *Rigmor*, ank. Horsens 24.10.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Archangel 21.10.
 s.s. *Rita* ank. København 2.11.
 s.s. *Robert*, afg. Gdynia 26.10. til Hull.
 s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 1.11.
 s.s. *Rota* ank. Nakskov 26.10.

S

s.s. *Saga* ank. Aalborg 2.11.
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Hongkong 23.10.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Danzig 29.10.
 s.s. *Scandia*, afg. Gdynia 1.11. til Aarhus.
 s.s. *Scandia*, afg. Nyborg 24.10. til Bacon.
 s.s. *Scotia*, ank. Melhil 30.10.
 s.s. *Seine* i København.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Rouen 30.10.
 m.s. *Selandia*, Andersen, ank. Hull 22.10. hjg.
 m.s. *Siam*, Nielsen, afg. Los Angeles til Yokohama 27.10.
 s.s. *Signe*, afg. Gelle 27.10. til Bordeaux.
 s.s. *Sigrid*, afg. Uleåborg 22.10. til Stansgate.
 s.s. *Sigrun* ank. Antwerpen 1.11.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Kap Finisterre 2.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Zeebrugge 2.11.
 s.s. *Skagerak*, pass. Lizard 30.10. p. R. t. Cork.
 s.s. *Skjold* ank. København 3.11.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Grimsby 30.10.
 s.s. *Slejpner* afg. København 3.11. til Gdingen.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Seaham-Harbour 1.11.
 s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Helsingør 28.10. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Sophie* ank. Kbhvn. 23.10.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Antwerpen 30.10. til Huclva.
 s.s. *Stella*, afg. Kotka 24.10. til Bristol.
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Dublin 31.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 17.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Beira 18.10. til Dakar.
 s.s. *Svava* afg. Frederikshavn 3.11. til Antwerpen.
 s.s. *Svanhild* afg. København 16.10. til Albany.
 s.s. *Svanholm* afg. Swansea 2.11. til Esbjerg.
 s.s. *Svend Pii*, pass. Dunnet Hd. 23.10. p. R. t. Montreal.
 s.s. *Søborg*, ank. Setubal 24.10.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Manchester 3.11.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. New York 5.11.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. afg. Bunbury 4.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Aalborg 4.11.
 s.s. *Tempo*, Joh. Skou, ank. Esbjerg 4.11.
 s.s. *Tennessee* ank. Galveston 29.10.
 s.s. *Thyra* afg. Leith 27.10.
 s.s. *Thyra*, afg. Skuru 23.10. til Kemi.
 s.s. *Tjaldur* i København.
 s.s. *Tomsk* ank. København 3.11.
 m.s. *Tonking*, Juul Christensen, ank. Guddalore 30.10. hjg.
 s.s. *Tove*, ank. Portsmouth 24.10.
 s.s. *Tovelil*, Nørholm-Hansen, pass. Ushant 1.11.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Odense 4.11.
 s.s. *Trondhjem* afg. København 3.11. til Stettin.
 s.s. *Tula* afg. Casablanca 3.10. til Tanger.
 m.s. *Tunis* ank. Messina 3.11.
 s.s. *Tyr* i København.

U

s.s. *Uffe* ank. Nakskov 3.11.
 s.s. *Ulla*, ank. Rio Janeiro 27.10.
 s.s. *Ulrik Holm*, pass. Skagen 27.10. p. R. t. Dublin.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Freeport 28.10.

V

s.s. *Valborg*, afg. Frederikshavn 26.10. til Vasa.
 s.s. *Vendia*, afg. Gdynia 1.11. til Dieppe.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Antwerp 25.10.
 s.s. *Viborg*, ank. Foldafors 31.10.
 s.s. *Victoria*, pass. Brunsbüttel 1.11. til Rotterdam.
 s.s. *Vidar* pass. Southens 28.10. p. R. t. Esbjerg.
 s.s. *Viola*, afg. Charlottetown 19.10.
 s.s. *Virginia* ank. Stavanger 1.11.

W

s.s. *Wilh. Colding*, ank. Hull 22.10.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Nantes 1.11.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 1.11.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Danzig 31.10.

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

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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 & 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 Trosseløring.Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,
Telefon Central 13.717 Telegr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod**KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB**Vi underlegnede anbefale os med fersk 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 & H. C. Richardt.

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"

Amaliegade 36

**HERSKIND & WULFF**

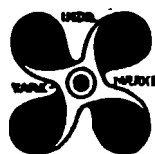
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olie — H & W Dækklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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.

1/2 D. EKLOF & Co. 1/2SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

and 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.

52. Aargang.

København 4. November 1936.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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.

Med dette Nummer følger:
Kort over det E.-lige Indløb til *Limfjorden*.

I. Østersøen.

2979. (T). Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Sene Bugt. Hammerhavnen. Tilsanding.

Under den sidste Tids Storme er der sket en Tilsanding i Sejlrenden ind til *Hammerhavnen*, saaledes at Dybden nu kun er 3,7 m i Fyrlinien, 3,5 m i N.-Siden og 3,0 m i S.-Siden af Sejlrenden. En Oprensning af Løbet vil snarest blive foretaget.

c. 55° 16',7 N. 14° 45',7 E.

(Kort Nr. 231 og 262. Havnelods, Side 82.)

2980. (P). Sverige S.-Kyst. Ystad. Lys- og Fløjtetønde udlægges.

(U. f. s. Nr. 44/3266. Stockholm 1936.)

I den sidste Halvdel af December 1936 udlægges paa 55° 23',00 N. 13° 48',10 E. en sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Ystads boj*, der skal vise hvidt Æt-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.

(Kort Nr. 262, 280 og 269. Danske Lods, Side 421.)

2981. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösunds norra inlopp. Tønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 44/3265. Stockholm 1936.)

Den røde Tøndeboje med Kört (Nr. 2 N. fra) ved Løbets E.-Side paa c. 57° 54',8 N. 19° 02',1 E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 42/2845 1936.)

2982. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort NW. Tilljandersknallt Lystønde midlertidig inddraget.

(U. f. s. Nr. 44/3330. Stockholm 1936.)

Lystønden *Tilljandersknallt* paa c. 58° 45' N. 17° 50' E. er for Tiden inddraget. Den vil snarest blive genudlagt.

2983. **Finland. Finske Bugt. Orrongrund N. Sømærke udlagt.**
(N. f. S. Nr. 44/4829. Berlin 1936.)
En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa
60° 17' 14" N. 26° 27' 07" E.
2984. **Rusland. Kronstadt Bugt. Kronstadt. Fyr tændt.**
(N. f. S. Nr. 44/4833. Berlin 1936.)
Paa Hovedet af *Leningrad* Bro er paa c. 59° 59',₀ N. 29° 48',₄ E. tændt et Fyr,
der viser rødt Et-Blink hver 5^s. Gitterbaake. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.
(Kort Nr. 277.)
2985. **Tyskland. Kielerfjord. Friedrichsort Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 44/4825. Berlin 1936.)
Friedrichsort Fyr paa c. 54° 24' N. 10° 12' E. er forandret. Fyret viser nu hvidt
og rødt, fast Lys, hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 5^s, Mørke 1^s, hvidt
Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, hvidt Gruppe-
Blink, Fem-Blink hver 14^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke
1^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 5^s. Lysevne: 23 Sm.
Fyret lyser, som følger:
Hvidt Fem-Blink i Pejl. fra 171°₅ til 202°.
Hvidt Lys med En-Fmk. — - 202° - 209°.
Hvidt To-Blink — - 209° - 224°.
Hvidt, fast — - 224° - 300°.
Rødt, fast — - 300° - 320°.
Hvidt, fast — - 320° - 90°.
(E. f. S. Nr. 35/2402 1936. Kort Nr. 298 og 279. Danske Lods, Side 393.)

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

2986. **Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Kastrup Havn. Uddybning. Dybde i Inderhavn.**
Dybden i Indsejlingsrenden til *Kastrup* Havn samt i dennes Yderhavn er nu 5,₀ m.
Dybden i Inderhavnen er 2,₀ m og ikke som tidligere angivet 2,₂ m.
c. 55° 38',₂ N. 12° 39',₆ E.
(Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 274. Havnelods, Side 105.)
2987. **(P). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Vesterhavn. Fyr forandres.**
Den 16. November d. A. forandres det gule, faste Fyr paa *Vesterhavns* Yder-
moles Hoved paa 55° 18' (23") N. 10° 47' (40") E. til imellem Pejlingerne 270° og 90°
altsaa ud mod *Nyborg Fjord*, at vise gult Lys med En-Formærkelser hver 3^s. (20 Formær-
kelser pr. Min.).
Imellem Pejlingerne 90° og 270°, altsaa ind imod Havnen, vil Fyret stadig vise
gult, fast Lys.
Fyrpælen er graamalet.
(Kort Nr. 290, 220, 221 og 299. Danske Lods, Side 321. Havnelods, Side 149. Fyr-Fort.
Nr. 337.)
2988. **Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund. Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**
Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. 55° 12' N. 11° 05' E. er atter i Orden
og lyser med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 43/2971 1936.)
2989. **(T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 29. Oktober d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baake-
linien at være aftaget til c. 3,₄ m.
c. 54° 50',₆ N. 10° 33',₁ E.
(E. f. S. Nr. 39/2702 1936. Kort Nr. 297.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2990. **Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Oplysning om Afmærkning.**
Med dette Nr. følger et Kort over det E.-lige Indløb til *Limfjorden*. Af Kortet fremgaar de nærmere Detailler vedrørende Afmærkningen og dens nuværende Placering.
Klokketønden: c. $56^{\circ} 57',_8$ N. $10^{\circ} 23',_3$ E.
(Kort Nr. 271, 259, 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 488. Fyr-Fort. Nr. 570. Søm.-Fort. Side 65, Nr. 15, 15 a og 15 b.)
2991. **Sverige. Skagerrak. Dyngö. Lodsstation nedlægges. Väderöarna. Oplysning om Lods.**
(U. f. s. Nr. 44/3281. Stockholm 1936.)
1. *Dyngö* Lodsstation paa c. $58^{\circ} 35',_5$ N. $11^{\circ} 13',_5$ E. nedlægges den 1. Januar 1937.
2. For *Väderöarnas* Vedkommende findes Lodsudkigsstationen paa *Väderö Storö*. Fra Søen kommende Fartøjer modtages paa alle Sider af *Väderöfjorden* uden for Grunden.
Angaaende Lodsning fra Havnene eller Lods, der ønskes i *Väderöfjorden*, bestilles Lodsene paa Lodspladsen.
Der finder ikke Lodsudkig Sted efter Mørkets Frembrud.
c. $58^{\circ} 34',_5$ N. $11^{\circ} 04',_0$ E.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2992. **Rusland. Murmanskoe Sea. Kharlov Island. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2108. London 1936.)
Kharlov Island Fyr paa c. $68^{\circ} 49'$ N. $37^{\circ} 21'$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10^s . Synsvidde: 25 Sm.
2993. **Rusland. Kola Inlet Anduvning. Sejladsforbud.**
(N. t. M. Nr. 2109. London 1936.)
Sejlads er forbudt gennem *Kildinski* Stræde og indenfor Tremilegrænsen fra Kysten ved Anduvningen af *Kola Inlet*, mellem *Medveji Pt.* mod W. og *Mali Oleni I.* mod E. c. $69^{\circ} 29'$ N. $33^{\circ} 47'$ E.
(E. f. S. Nr. 43/2931 1936.)
2994. **Danmark. Jylland W.-Kyst. Ringobjærge W. Sømærke atter i Orden.**
Den hvide Stumtønde med 3 nedadvendte Koste, *Ringobjærge W.*, paa $55^{\circ} 36'$ ($40''$) N. $8^{\circ} 01'$ ($50''$) E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 43/2975 1936.)
2995. **Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib atter paa Station.**
Fyrskibet *Vyl* paa c. $55^{\circ} 22'$ N. $7^{\circ} 41'$ E. er atter udlagt paa Station og fungerer normalt.
(E. f. S. Nr. 43/2976 1936.)
2996. **Danmark. Graadyb. Graadyb Fyrskib atter paa Station.**
Fyrskibet *Graadyb* paa c. $55^{\circ} 20'$ N. $8^{\circ} 05',_1$ E. er atter udlagt paa Station og fungerer normalt.
(E. f. S. Nr. 43/2977 1936.)
2997. **Danmark. Graadyb. Jerg Baake. Fyr atter tændt.**
Fyret paa *Jerg Baake* paa c. $55^{\circ} 29'$ N. $8^{\circ} 22'$ E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 43/2978 1936.)

2998. (T). Tyskland. Jade. Auszenjade Fyrskib midlertidig ombyttet.

(N. f. S. Nr. 44/4919. Berlin 1936.)

Auszenjade Fyrskib paa c. 53° 52' N. 7° 56' E. er midlertidig ombyttet med en sort- og rødmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 18^s, Blink 3^s, Mørke 4^s, Blink 3^s, Mørke 8^s.

Indtil Fyrskibets Genudlægning er Lodsstationen forlagt til Fyrskibet *Minsener Sand*.

2999. Tyskland. Ems. Borkum store Fyr. Lysevne forøget.

(N. f. S. Nr. 44/4837. Berlin 1936.)

Middellysevnen i *Borkum store Fyr* paa c. 53° 35' N. 6° 40' E. er nu 28,5 Sm.

3000. (T). Holland. IJmuiden N. Vrag.

(B. a. Z. Nr. 254/3061. 's-Gravenhage 1936.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, rapporteres at ligge paa c. 52° 34' N. 4° 30' E., c. 5 Sm N. for Lys- og Fløjtetønden *IJmuiden*.

3001. (T). Holland. IJmuiden. Vrag.

(B. a. Z. Nr. 252/3042. 's-Gravenhage 1936.)

1. Et Vrag rapporteres at ligge c. 300 m SSE. for Lys- og Fløjtetønden.
2. Et Vrag ligger sunket indenfor Hovedet af N.-Molen i Nærheden af den sorte Tønderække.

IJmuiden: c. 52° 28' N. 4° 32' E.

3002. (T). Belgien. Schelde. Vrag.

(B. a. Z. Nr. 250/3019. 's-Gravenhage 1936.)

Vraget af et Skib ligger sunket paa 51° 16' 31" N. 4° 18' 47" E. For- og Agterskib er afmærket hvert med en grøn Vraglystønde.

Spidstønde *No. 58* er midlertidig flyttet c. 90 m E. efter omtrent til Grænselinien i den røde og hvide Lysvinkel i *Ft. de Parel Fyr*.

3003. (T). England. The Downs. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 2131. London 1936.)

En grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, er udlagt tæt N. for Vraget, som ligger sunket paa 51° 17' 02" N. 1° 29' 24" E. Mindste Dybde over Vraget er 7,0 m.

(E. f. S. Nr. 39/2665 1936.)

3004. England. Caister Red. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 2076. London 1936.)

Nedennævnte Dybder er fundet, som følger:

- a. 9,1 m 2,0 Sm 66° fra *East Caister Kirke*.
b. 6,4 m 1,95 Sm 68° - - -
c. 8,2 m 1,0 Sm 73° - - -

East Caister Kirke: c. 52° 39' N. 1° 43' E.

(E. f. S. Nr. 38/2595 1936. Kort Nr. 264.)

3005. England. Caister Red. West Scroby Tønde forandret.

(N. t. M. Nr. 2076. London 1936.)

West Scroby Tønde 1,8 Sm 102° fra *East Caister Kirke* er nu sort og hvid, lodret stribet.

East Caister Kirke: c. 52° 39' N. 1° 43' E.

(E. f. S. Nr. 38/2595 1936.)

(Se Tillæg.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

16/1059 *København—Rødbyhavn.* Oplysning om Brændetid for Luftfyr.

I. Østersøen.

1936

8/467 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
 29/1970 *Estland. Moon Sund. Vorms Fyr* forandres.
 29/1971 *Estland. Moon Sund. Harilaid Fyr* forandres.
 30/2064 *Tyskland. Rügen. Stubbenkammer NE.* Vrag „Anna“. Advarsel.
 31/2143 *Sverige. Lodsstationer* ophæves.
 36/2455 *Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Gråhara.* Radiofyr oprettes. Taagesignal forandres.
 37/2508 *Tyskland. Rügen. Arkona.* Taagesignal forandres.
 42/2848 *Sverige. Bottnäske Bugt. Finngrundet Fyrskib* midlertidig ombyttet.
 44/2979 *Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Sene Bugt. Hammerhavnen.* Tilsanding.

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

1936

1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N.* Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
 1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
 1/22 *Danmark. Sundet. Koge Bugt. Mosedøe Batteri.* Signal for Skydning.
 1/23 *Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø Fort*.
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 4/230 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
 7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstromsbroen.* Besejlingsforholdene ændret.
 14/1016 *Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn.* Tilsanding.
 18/1292 } *Danmark. Sundet. Drogden.* Fyrbaake opføres. *Drogden* Fyrskib flyttet. Lys- og Fløjte-
 22/1516 } tønde udlagt.
 26/1804 }
 24/1663 *Danmark. Sundet. Drogden. Drogden Fyr* under Bygning. Sejladsforskrift. Advarsel.
 31/2151 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.
 36/2464 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn.* Tilsanding.
 39/2647 *Danmark. Sundet. Koge Bugt m. v.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.
 40/2711 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Oplysning om Havn og Fyrbelysning.
 41/2785 *Danmark. Sundet. Flakfort.* Skydeøvelser. Advarsel.
 42/2853 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund.* Afmærkning forandres.
 43/2920 *Danmark. Sundet. Provestens Havn.* Forskellige Oplysninger. Advarsel.
 43/2923 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.
 43/2925 *Danmark. Lille-Bælt. Haderslev Fjord.* Dybde aftaget.
 43/2970 *Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende.* Pulle. Advarsel.
 44/2989 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
 44/3024 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1986
 1/38 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/39 Danmark. Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W. Undervandshindring.
 1/41 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret.
 Advarsel.
 1/44 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.
 9/509 Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag „Kaj“. Advarsel.
 12/802 Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.
 21/1456 }
 24/1621 } Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Forestaaende Havnearbejder. Æn-
 25/1691 } dringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.
 26/1751 }
 32/2225 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.
 39/2648 }
 40/2715 } Danmark. Kattegat. Fornæs N. t. E. Vrag af Flydedok afmærket.
 40/2713 }
 40/2714 } Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Færvand midlertidig spærret. Advarsel.
 41/2788 } Danmark. Kattegat. Juelsminde Havn. Tilsanding. Advarsel.
 Advarsel.
 41/2791 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanebro under Bygning. Advarsel.
 41/2792 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 43/2928 Danmark. Limfjorden. Løgstør. Kanalhavnen. Advarsel.
 44/3025 Danmark. Kattegat. Anholt Havn SW. Tilsanding.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1986
 1/56 Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 1/67 England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.
 1/58 England. Humber. Grundt Vand.
 29/2000 England. Sunk Fyrskib ombyttes midlertidig.
 29/2001 England. Humber. Vrag.
 30/2092 England. The Downs. Vrag.
 32/2229 England. Themsen Anduvning. Girdler Fyrskib ombyttes.
 32/2230 England. Cockle Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
 32/2232 England. Cromer Knoll Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
 33/2291 England. North Foreland. Vrag.
 33/2295 Skotland. Firth of Forth. Lystønder og Undervandshindringer udlægges midlertidig.
 Advarsel.
 36/2473 England. Themsen Anduvning. Edinburgh Fyrskib ombyttes midlertidig.
 36/2477 England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig.
 42/2869 England. Shipwash Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
 44/2998 Tyskland. Jade. Auszenjade Fyrskib midlertidig ombyttet.
 44/3000 Holland. IJmuiden N. Vrag.
 44/3001 Holland. IJmuiden. Vrag.
 44/3002 Belgien. Schelde. Vrag.

Island og Færøerne.

- 1986
 1/66 Island. Faxaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.
 1/68 Island. Fáskrúdsfjörður. Hafnarnes Fyr midlertidig slukket.
 1/69 Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.
 17/1179 Færøerne. Bordo. Klaksvig. Havnearbejder. Advarsel.
 28/1912 }
 33/2300 } Island W.-Kyst. Faxaflói. Akranes. Krossvík. Nyt Fyr tændes. Tænding af Fyr udsat.
 33/2299 } Island SW.-Kyst. Reykjanes. Radiofyr oprettes.
 43/2939 } Island NW.-Kyst. Isafjardardjup. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel.
 Advarsel.
 43/2940 Island NW.-Kyst. Isafjardardjup E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1986
 1/82 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
 1/83 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
 1/84 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-
 tjenestens Udførelse i danske Færvande.

- 1936
- 1/85 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/86 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 1/88 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/89 *Danmark.* Stednavne rettes i danske Søkort.
- 1/92 *Færoerne.* Vejrmeding pr. Radio.
- 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselsstationer.
- 2/147 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelige Oplysninger angaaende Miner.
- 12/859 *Nordlige Atlanterhav.* Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.
- 13/932 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.
- 16/1115 *Kanada og Newfoundland.* St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.
- 16/1116 } *Tyskland.* Norddeich. Oceanvejrmedinger pr. Radio.
- 34/2391 }
- 17/1210 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
- 18/1290 *Danmark.* Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.
- 18/1291 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
- 30/2137 } *Spanien.* Fyr midlertidig slukket.
- 40/2768 }
-

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

- 3006. Frankrig. Plateau de Barnouic. Roche Gautier. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. 40/2587 og 43/2781. Paris 1936.)
Paa *Roche Gautier* er paa c. $49^{\circ} 01',6$ N. $2^{\circ} 49',5$ W. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s , Blink $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $4,5^s$. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Et 23 m højt Taarn. Fyret lyser, som følger:
a. Rødt i Pejl. fra 106° til 162° . c. Grønt i Pejl. fra 242° til 325° .
b. Hvidt i — - 162° - 242° . d. Hvidt i — - 325° - 106° .
Fyret er ubevogtet.
- 3007. Frankrig. Tréguier Floden. La Corne Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 44/2840. Paris 1936.)
La Corne Fyr paa c. $48^{\circ} 51',4$ N. $3^{\circ} 10',6$ W. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 8^s .
(E. f. S. Nr. 41/2840 1936.)
- 3008. Frankrig. Ouessant. Roche Nividic. Fyr forandret. Nyt Taagesignal.**
(A. a. N. Nr. 44/2841. Paris 1936.)
Roche Nividic Fyr paa c. $48^{\circ} 26',8$ N. $5^{\circ} 09',1$ W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $0,25^s$, Mørke $2,25^s$, Blink $0,25^s$, Mørke 6^s , Blink $0,25^s$, Mørke 6^s . Lysevne: 24 Sm. Fyret er ubevogtet.
Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Sirene, Tre-Stød hver 1^m , Stød $2,5^s$, Pause $7,5^s$, Stød $2,5^s$, Pause $22,5^s$, Stød $2,5^s$, Pause $22,5^s$.
Hvis ovennævnte Fyr kommer i Uorden tændes et Hjælpefyrt, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s , Blink $1,2^s$, Mørke 1^s , Blink $1,2^s$, Mørke $5,2^s$, Blink $1,2^s$, Mørke $5,2^s$.
(E. f. S. Nr. 38/2598 1936.)
- 3009. England S.-Kyst. Spithead. Duc d'Albe fjernet.**
(N. t. M. Nr. 2101. London 1936.)
Duc d'Alben paa c. $50^{\circ} 45'$ N. $1^{\circ} 04'$ W., $0,425$ Sm 20° fra *Horse Sand Fort* Fyr, er permanent fjernet.
- 3010. (T). England S.-Kyst. Start Point E. Tønder midlertidig udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2130. London 1936.)
I Forbindelse med Bjergningsforetagender er midlertidig udlagt en Del Tønder paa $50^{\circ} 13'$ ($30''$) N. $2^{\circ} 57'$ ($00''$) W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 3011. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Shoals Fyrskib forandret.**
(N. t. M. Nr. 2136. London 1936.)
Nantucket Shoals Fyrskib paa c. $40^{\circ} 37'$ N. $69^{\circ} 36'$ W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s .

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3012. Korsika. Lavezzi Skær. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 44/2846. Paris 1936.)
Lavezzi Skær Fyr paa c. $41^{\circ} 19',0$ N. $9^{\circ} 15',3$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s , Lys $4,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$, Lys $1,5^s$, Mørke $1,5^s$.

3013. (P). Grækenland. Ægæiske Hav. Paros. Merminga Rock. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 2098. London 1936.)
Paa c. 37° 12' N. 25° 04' E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s.
Synsvidde: 8 Sm.
3014. Grækenland. Ægæiske Hav. Syros. Kontogiannis (Kodoyari Pt.). Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 60(27). Athen 1936.)
Kontogiannis Fyr paa c. 37° 25',₈ N. 24° 57',₀ E. har nu en Synsvidde af kun 6,₅ Sm.
3015. Rusland. Sorte Hav. Bug Floden. Vrag fjernet.
(N. t. M. Nr. 2099. London 1936.)
Vraget, der laa sunket paa c. 46° 46' N. 31° 54' E., 1,₅₂ Sm 5° fra *Upper Voloshski* Fyr, er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.

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

3016. Afrika E.-Kyst. Zanzibar Anduvning. Oplysning om Afmærkning.
(N. t. M. Nr. 2074. London 1936.)
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 1^s, er udlagt paa c. 6° 05' S. 39° 11' E. i Stedet for Stumptønden, som afmærker *Seagull Shoal*.
2. Lystønden paa c. 6° 21' S. 39° 10' E., ved *Ariadne Bank*, er permanent inddraget.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

3017. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Tegal Red. Oplysning om Fyr.
(B. a. Z. Nr. 246/2965. 's-Gravenhage 1936.)
Tegal Fyr, hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, er flyttet c. 100 m ind efter, tæt ved Inderenden af W.-Molen. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 12 Sm.
c. 6° 51' S. 109° 08' E.
3018. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Sangkoelirang Bugt. Lodsfyrskip inddraget. Lodstjeneste ophævet.
(B. a. Z. Nr. 245/2948. 's-Gravenhage 1936.)
Lodsfyrskipet paa c. 0° 44',₇ N. 118° 06',₄ E., ud for *Sangkoelirang* Bugt, er inddraget og Lodstjeneste ophævet.
3019. Australien. New South Wales. Sydney Harbour. Bradley Head. Taagesignal forandret.
(B. a. Z. Nr. 247/2987. 's-Gravenhage 1936.)
Taagesignalet med Klokke fra Pierhovedet ved *Bradley Head* paa c. 33° 51',₄ S. 151° 14',₉ E. er erstattet med et Taagesignal med Sirene, 3 Stød hver 30^s, Stød 10^s, Pause 4^s, Stød 4^s, Pause 4^s, Stød 4^s, Pause 4^s.
3020. New Guinea W.-Kyst. Bintoeni Bugt. S. Kasira Munding. Baaker forsvundet.
(B. a. Z. Nr. 246/2967. 's-Gravenhage 1936.)
De to Baaker ved Mundingen af *S. Kasira* er forsvundet.
c. 2° 30' S. 133° 26' E.
3021. Aleuterne. Sanak Islands. Crowley Rock. Skær.
(N. t. M. Nr. 2085. London 1936.)
Et Skær med under 1,₈ m Vand ligger paa c. 54° 31' N. 162° 46' W., c. 2,₂ Sm 45° fra *Sanak* Havnefy.

XI. Bekendtgørelser m. m.

3022. Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Ændring i Reglement for Passage gennem Jernbanebroen over Limfjorden ved Aalborg.

Under 26. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i Reglementet af 18. Juli 1931 for Passage gennem Jernbanebroen over *Limfjorden* ved *Aalborg* (c. $57^{\circ} 03\frac{1}{2}'$ N. $9^{\circ} 55'$ E.):

I Bestemmelsen i § 3, Stk. 2 om, at Fartøjer over 1000 Br.-Reg. Tons kun maa passere Broen med Hovedmaskineriet klar til øjeblikkelig Brug samt under Vejledning af Lods og ikke under ugunstige Vejr- eller Strømforhold, rettes 1000 Br.-Reg. Tons til: „600 Br.-Reg. Tons“.

(Danske Lods, Side 484. Havnelods, Side 26.)

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. 5 to Black Sea Pilot.
T Supplement No. 6 to South America Pilot, Part II.

Tillæg.

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

3023. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lindholm Dyb N. Lilleø W. Sømærke udlagt.

En hvid Stage med 2 Halmviske, *Lilleø W.*, er udlagt paa $54^{\circ} 54'$ ($22''$) N. $11^{\circ} 26'$ ($00''$) E. ved SW.-Kanten af en $3,1$ m Grund W. for *Lilleø*.

(Kort Nr. 306, 299 og 279. Danske Lods, Side 519. Søm.-Fort., Side 75, Nr. 9 A.)

3024. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Dybde i gravet Rende. Advarsel.

Oprensningen af den gravede Rende fra Havnen og ud efter *Holmen* er indstillet for iaar. Paa flere Steder er Dybden kun 4 m og en yderligere Tilsanding i Vinterens Løb kan forventes.

Bogense Havn: c. $55^{\circ} 34',2$ N. $10^{\circ} 04',9$ E.

(E. f. S. Nr. 39/2703 1936. Kort Nr. 304, 318 og 241. Havnelods, Side 45.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3025. (P). Danmark. Kattegat. Anholt Havn SW. Tilsanding.

I en Afstand af 500 à 700 m fra Munden af *Anholt* Havn formodes der i Vinkel-fyrets røde To-Blink Vinkel og i den S.-lige Del af den hvide To-Blink Vinkel at have fundet en Dybdeforringelse Sted. Nogen nøjagtigere Undersøgelse har endnu ikke kunnet finde Sted, men Dybdeforringelsen i den nævnte Del af den hvide To-Blink Vinkel er ved en foreløbig Pejling maalt til henved $0,5$ m.

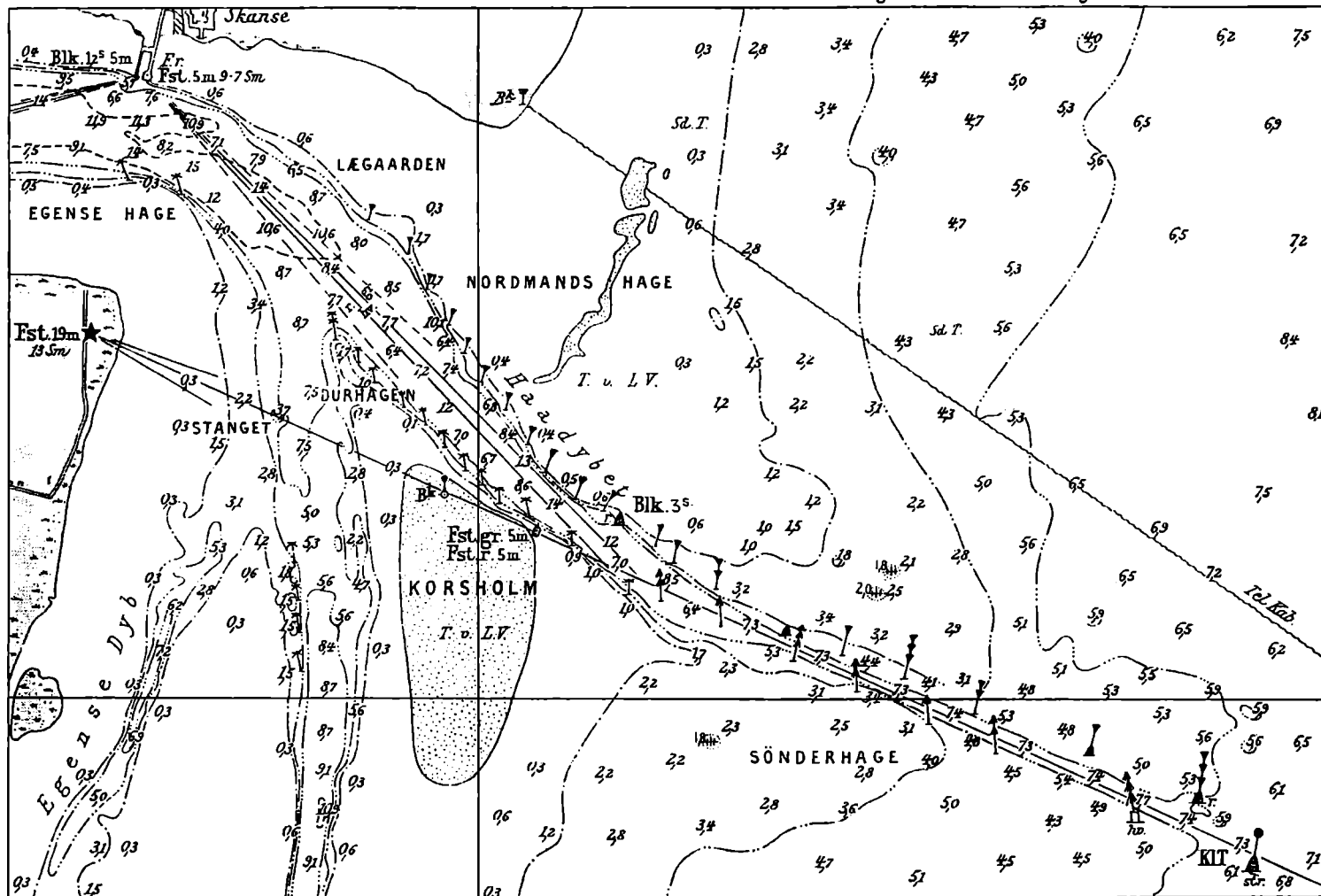
Anholt Havn: c. $56^{\circ} 42',9$ N. $11^{\circ} 30',7$ E.

(Havnelods, Side 37.)

3026. Danmark. Kattegat. Læsø. Syr Odde N. Rusmandsbanke Lystønde atter tændt.
Lystønden *Rusmandsbanke* paa c. 57° 21' N. 11° 13' E. er atter tændt og i Orden.
(E. f. S. Nr. 43/2974 1936.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

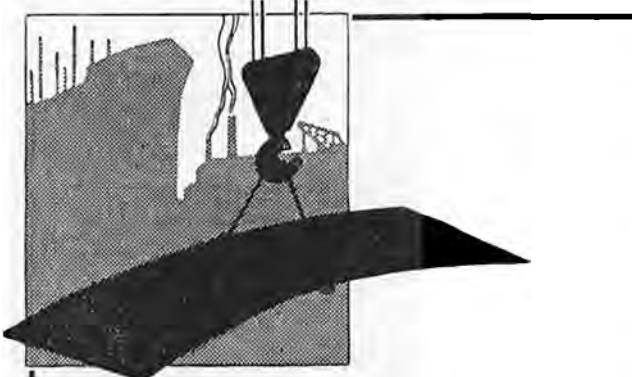
3027. Nordsøen. Lyngvig W. Drivende Mine.
(Telegram fra S/S Tashkend.)
Den 2. November 1936 Kl. 1200 G. M. T. Passeret en drivende Mine paa c. 56° 02' N. 7° 12' E., c. 30 Sm W. for *Lyngvig* Fyr. Vind N.-lig, Styrke 7.
3028. (P). Tyskland. Elben. Fyrskib *Elbe 1* sunket. Reservefyrskib udlægges.
(N. f. S. Nr. 44/4917. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Elbe 1* paa c. 54° 01' N. 8° 13' E. er sunket paa sin Station. Fyrskibet er 49 m langt og 8 m bredt. Fyrtaarnet mellem Masterne er c. 20 m højt.
Et Reservefyrskib vil snarest blive udlagt til Erstatning og Vraget af det sunkne Fyrskib afmærket.
-



DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Nybygninger Reparationer

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

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.	Oldstevedore.
Aalborg Stevedorekompagniet.	Dispatch.
Aarhus Hassing & Drescher.	
Assens H. V. Jacobsen.	
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S., Stevedore.	
Holbæk S. I. Sørensen.	Stevedoring.
Horsens Søren Andersen.	
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn.	
København Skjold Andersen.	
København Hans Brandt.	
København Københavns Stevedore Kompagni.	Klis.
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S.	
Nyborg Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense Simonsen & Møller.	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning.	

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.



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

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Breddede har 7,5 m og i Fyrlinlen 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. Flodskillet 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 Lodstvang, 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 Olieflydere. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet's fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges 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 Kajen. Specielle Basiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder. Firlager ved Toldboden.

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. Sejskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor bele 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 Olieflydere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulflydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. 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.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 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-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast.

Modereret Fartøjsafgift: for Roteartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skille Mandskab, landsætte syge og døde, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt 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 Lodstvang, Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for benholdsvi 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton.

Losning og Lastning. I Frihavnen besørges Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneumatisk Kornlosseapparater, 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 (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

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. benholdsvi 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 Olieflydere 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. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzer's Biergningsdampere 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. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyste, 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. Væretgift: Moderat. Bugserdamp, slornød, 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 bele Havnen rundt, Kælbingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra 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 Skibsmæde. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Hellerup Kulimport A/S

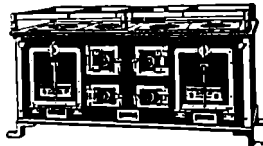
TUBORG HAVN

Telefon Helstrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys s Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 46

TORSDAG 12. NOVEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

STORMENS OFRE

Efter hvad man nu kan regne med som nogenlunde sikkert, er ialt 29 Mand, alle Esbjerg Fiskere, blevet Ofre for de haarde Storme. Det er 7 Esbjergkuttere, der er gaaet ned, og Sympatien med de mange Efterladte er stor i vide Kredse. Ikke mindst indenfor Skibsfarten har man straks forstaaet, at hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp og fra en Række af de store Rederier er der straks ydet betydelige Bidrag til de Efterladte.

For de haardt ramte Fiskefamilier vil det være en god Hjælp i den Sorg og Nød, der saa pludselig har hjemsøgt dem.

SUBVENTIONS DRØFTELSENE I ENGLAND

De stadige Subventions-Problemer optager Sindene stærkt i England. Der føres bestandig Diskussioner derom, og herunder drøftes det, hvor langt Skibsfarten er bagved i det almindelige Opsving, man kan notere Verden over indenfor Erhvervslivet i sin Helhed.

Den kendte engelske Skibsreder Lord Essendon har saaledes paa en Generalforsamling i »Manchester Line« for kort Tid siden fremsat forskellige interessante Kommentarer. Han udtalte, at ogsaa indenfor Skibsfarten gik det nu omsider opad paany. Børsen havde dog foruddiskonteret det. Uden nærmere at komme ind paa, om de sidste Ugers betydelige Stigninger i engelske Skibsfartspapirer var rimelige eller ej, mente han, at det i det mindste var betænkeligt, om man sluttede derfra, at en og anden Fart gav større Fortjeneste nu, dertil at det var en almindelig Opgangsperiode i stor Stil for hele Skibsfarten. Man glemte stadig, at Skibene gik paa de forskelligste Ruter og havde de forskelligste Opgaver. En saa international Forretning som Skibsfarten kunde i en Tid som den nuværende ikke bedømmes under ét. Sikkert nok var det, at der i det aabne Fragtmarked er opnaaet bedre Resultater, takket være Minimumsrationerne. Desuden kunde Tramprederierne i England jo glæde sig over Statsstøtten.

Ganske anderledes er det med Liniefarten, der bortset fra Tilfældet »Queen Mary«, i England arbejder uden nogen Art Subvention og stadig kun kunde regne med yderst ringe Resultater, og de internationale Konferencer hidrog ikke til at forbedre dem, tværtimod. For Linieskibsfarten laa derfor den eneste Chance i Evnen til at skaffe sig de rigtige Lædningsmængder og at foretrække de Godsmængder, hvis Fragtsats var underkastet internationale Minimumsaftaler, hvorved de skabte Trampfarten en skarp Konkurrence.

Selvom ogsaa den almindelige verdensøkonomiske Bedring i den sidste Tid havde bidraget til at skaffe større Beskæftigelse indenfor Skibsfarten, saa burde man — især med Henblik paa den forannævnte lave Rate — ikke glemme, at samtidig var ogsaa Udgifterne steget betydeligt indenfor Skibsfarten. Den engelske Skibsfart staar ikke blot overfor en fortsat Stramning af Kulpriserne, men maa ogsaa søge at faa udlignet de øjeblikkelige Lønstigninger. Disse Lønstigninger var først og fremmest at føre tilbage paa Udløbet af de i Krisetiden foretagne Lønsænkninger. Saaledes havde f. Eks. P. & O. sammen med British India Lines,

som de er sammeusluttet med, i de sidste Uger efter forudgaaende Vanskeligheder med enkelte Skibsbesætninger, der truede med Strejke, genindført det gamle Lønniveau fra før Krisen, hvorved deres almindelige Udgifter er steget betydeligt. Dertil kommer saa de betydelige Prisstigninger for Nybygningerne. De fleste Rederier har jo nemlig i Kriseaarene maattet indskrænke deres Nybygningsprogram af finansielle Aarsager. Fornyelse bliver deraf stadig nødvendiggere, men støder som Følge af de store Byggeomkostninger paa mange Vanskeligheder.

Alt i alt tror Lord Essendon at turde sige, at Udsigterne ganske vist har bedret sig for den engelske Skibsfart, men at der endnu ikke indenfor en længere Fremtid vil være Grund til overdreven Optimisme. Bortset fra Trampskibsfarten kan man slet ikke Tale om nogen Bedring. At Trampskibsfart nyder Statsstøtte, og at det som Følge heraf gaar den væsentlig bedre end Liniefarten, er forøvrigt i den sidste Tid oftere og oftere og fra de forskellige Sider blevet benyttet som Bevis for, at ogsaa Liniefarten nu maa have en finansiell Understøttelse af Staten. Heri synes Pacific-Farten at skulle danne Skole.

»SELANDIA«

Østasiatisk Kompagni har udsendt Meddelelse om, at M.S. »Selandia«, Verdens første Motorskib, der begyndte sine Farter over Verdenshavene i 1912, udgaa af Kompagniets Flaade i denne Maaned. Skibet er solgt til Rederiet J. Godager i Norge.

Hermed vil det berømte Navn »Selandia« dog ikke forsvinde af den danske Flaade. En ny, større, hurtigere og tidssvarende »Selandia« er bestilt ved Nakskov Skibsværft. Østasiatisk Kompagni tilføjer, at »Selandia« har givet udelt Tilfredshed i den forløbne Tid.

Til Foraaret er det altsaa 25 Aar siden det gamle, berømmelige Motorskib gik ud paa sin første Rejse, der skulde komme til at betyde en Revolution i Verdensskibsbygningen. Forud var gaaet en Række Forsøg hos Burmeister & Wain, der arbejdede med at gøre Dieselmotoren, som hidtil kun var anvendt paa Landjorden, anvendelig ogsaa i Skibe.

Etatsraad H. N. Andersen understøttede da Teknikernes Arbejde ved at love at bruge det nye System i Ø. K.s Skibe, og da man hos Burmeister & Wain mente at være saa vidt, vilde man som Forsøg bygge et Skib paa 400 Tons. Indenfor Ø.K. stod Overvejelserne paa i 8 Dage. Ø. K. bestille saa tre Motorskibe, »Selandia«, »Jyllandia« og »Fionia«, alle paa 7,000 Tons, og »Selandia« blev Nr. 1. Derefter gik Skibet ud paa sin store Rejse til Østen, og skønt alt var nyt og uprøvet i Skibsfartens Historie, klappede det hele, som det skulde, og Rejsen forløb uden Uheld.

Dermed var en hel Onvæltning indledet indenfor Skibsbygningen. Der er siden da bygget 12—13 Mill. Tons Motorskibe Verden over, og Motortonnagen er i tydelig Fremgang paa Dampskibenes Bekostning. Af den danske Handelsflaades 1,000,000 Tons er ca. 1/2 Mill. Tons Motorskibe.

DISKUSSIONEN OM VALUTACENTRALEN

Nationaløkonomen, Professor Jens Warming afsagde forleden i Socialvirke en haard Dom over Valutaordningen. Han udtalte bl. a.: Valutaordningen

medfører, at vi ofte maa købe paa forkerte Tidspunkter, med for kort Varsel paa forkerte Steder og gennem forkerte Mennesker. Det er jo nemlig ikke sikkert, at de Personer, der importerede, da Ordningen kom, i Dag alle er dygtige nok til det. I hvert Fald holder de Ungdommen ude. Alt dette medfører, at vi aarlig sætter 80—100 Mill. til, fordi Handelen er i Spændetrøje.

Den Frihed, vi nu giver Handelen, er mindre end den, det gennemførte socialistiske Samfund vilde yde Industriens og Handelens Folk. Til Trods for, at jeg fra min Ungdom har været socialistisk indstillet, er jeg ked af alt det Kludder, Staten har fremkaldt ved de senere Aars Ordninger.

Jeg kunde tænke mig, at der nu kommer en Reaktion over for alle disse Vanskeligheder og Besværligheder. Punktet, hvor der skal sættes ind, er Kreditgivingen. Den maa vi se at faa lettet imellem Landene. Jeg tror, at vi skal helt bort fra Valutasyttemet. Købmanden maa atter have Lov til at købe, hvor og hvornaar han finder det heldigt. Valutacentralen har naturligvis haft sin Betydning som Nødhjælp, men Nødhjælpsarbejder skal være af en saadan Beskaffenhed, at Arbejdet ikke er spildt.

Systemet er dyrt, nedbrydende for dem, der skal slutte Aftalerne, og demoraliserende.

Selv om ikke alt vil vende tilbage til de gamle Forhold, saa vil meget dog blive som før. I Rusland har man efterhaanden set, at der var meget fornuftigt ved de gamle Forhold.

Vi kan blive ved at selvforsyne os med Ting, der har varig Berettigelse, men at gøre Danmark til en selvforsynende Oase er forkert. Visse Ting kan vi med Fordel fortsat beskytte. Det skal først ske gennem Told. Det er noget alvorligt noget, men Beskyttelsen gennem Valutacentralen er underlig og tilfældig.

Udtalelser af denne Art fra en anset Nationaløkonom, der absolut ikke kan betegnes som Modstander af Regeringen, er et bemærkelsesværdigt Tidens Tegn.

HANDELENS FORHOLD TIL SKIBSFARTEN I NORGE

Der er et Forhold med Hensyn til Norges Udenrigshandel i denne Tid, som ofte synes at forbavse Folk, udtaler Sekretær i Udenrigsdepartementets Oplysningskontor Bjarne Börde, og det er dens frie og uafhængige Stilling. Man har set Land efter Land med betydelig større Resourcer end Norge føle sig tvunget til ved Statsindgrab at regulere Udenrigshandelen. Hvorledes kan da et lille Land som Norge undgaa at følge den almindelige Tendens i Handelspolitikken. Hvorledes har det kunnet fortsætte sin gamle Linje med aaben Dør for alle.

At denne Uafhængighed har kunnet opretholdes skyldes bl. a. den Omstændighed, at Norges Eksport er spredt paa et stort Antal Lande. Et enkelt Marked, nemlig England, tager nok $\frac{1}{4}$ af hele Landets Eksport. Forholdene paa dette Marked maa derfor nødvendigvis have Indflydelse paa norsk Handelspolitik. Men Arten af Norges Eksport til England — for en væsentlig Del Raastoffer og Halv-Fabrikata — gør, at en partiel Importbegrænsning i England alligevel ikke kan faa den katastrofale Karakter, som det kan være Tilfældet for enkelte andre af Englands Leverandører, hvis Eksport til dette Marked bestaar af færdige Produkter og er mere koncentreret. Heller ikke noget andet, enkelt Marked er af afgørende Betydning for Norges Udenrigshandel.

Norge solgte i pCt.
1934 1935

Storbritannien	24.3	27.3
Tyskland	13.7	13.1
De Forenede Stater	9.6	10.2
Sverige	7.5	8.8

Frankrig	4.7	4.9
Danmark	4.0	4.2
Spanien	2.7	2.7
Nederland	3.4	2.5
Japan	3.0	3.0
Belgien	3.1	2.8
Italien	3.3	1.8
Ægypten	2.5	1.9
Australien	1.3	1.2

De resterende ca. 15—16 pCt. falder paa Finland, Polen, Portugal, Sovjet, Syd-Afrika-Unionen, Argentina, Indien m. fl.

At et lille, tyndt befolket Land har kunnet udvikle et Handelsrhverv af det Omfang og med saa udstrakte Forbindelser, som der her er Tale om, maa skyldes specielle Forhold. Undersøger man det lidt nøjere opdager man snart, at det er Landets Skibsfart, som har befordret denne Udvikling. Skibsfarten har i stor Udstrækning gjort Pionerarbejde for Udenrigshandelen. Den har tjent Handelen, men den har ogsaa fra de tidligste Tider skabt Handel med fjernliggende og nye Markeder.

Norge staar, hvad Handelsflaadens Størrelse angaar, nu som Nr. 4 i Verden, efter England, U.S.A. og Japan, før Tyskland. Og den er konkurrencedygtig og moderne. 18 pCt. af den norske Handelsflaade var ved sidste Aarsskifte under 5 Aar og 47.4 pCt. under 11 Aar. Over 50 pCt. var Motorskibe, hvad der vistnok er mere end noget andet Land kan opvise.

DANSK-POLSK HANDELSKAMMER

En Kreds af danske Forretningsmænd, deriblandt Repræsentanter for de københavnske Hovedbanker og de store Dampskibsselskaber, vedtog paa et Møde forleden at oprette et dansk-polsk Handelskammer, der skal have til Opgave at fremme Udviklingen af Handelssamkvemmet mellem Danmark og Polen og lette de for Tiden eksisterende tekniske Vanskeligheder ved Vareudvekslingen samt at søge bedst muligt at udnytte de ved den bestaaende Overenskomst gænsidig tildelte Indførsels-Kontingenter.

Derefter vedtog Forsamlingen enstemmigt at oprette Handelskammeret, og Dirigenten forelagde et Udkast til Vedtægter for dette, der ligeledes vedtoges enstemmigt, efter at Grossererne Eisenberg og Skorochod havde fremsat forskellige Bemærkninger, navnlig om, at der burde arbejdes paa at skabe et friere Handels-samkvem mellem de to Lande, ikke mindst paa Turist-Omraadet.

Saa valgte man det nystiftede Handelskammers første Bestyrelse, som kom til at bestaa af følgende 8 Medlemmer: Direktør F. Andersen, Odense, Direktør C. C. Hansen, Ø.K., Bankdirektør O. Hedegaard, Ingeniør K. Højgaard, Direktør N. A. Pedersen, Aarhus, Generalkonsul Rielbergen, Konsul Sander og Overretssagfører Ulrichsen.

Den nyvalgte Bestyrelse valgte Ingeniør K. Højgaard til Præsident og Bankdirektør Hedegaard til Vicepræsident, Overretssagfører Ulrichsen til Sekretær og Direktør C. C. Hansen som det fjerde Medlem af Forretningsudvalget. Til Handelskammerets Direktør og Leder af de daglige Forretninger valgtes Konsul L. Winther.

KUL OG KOKSTRAFIKEN PAA NORGE

Ved et Fællesmøde, som de to norske Rederiforeninger forleden afholdt i Oslo, var Rederforbundets Vicepræsident, Skibsreder W. Dahl-Hansen, Hovedtaleren, og han holdt et interessant Foredrag om Opgaver for og Erfaringer fra Redersamarbejdet. Efter Foredraget var der en livlig Diskussion, og ca. 100 Redere var til Stede.

Af speciel Interesse i Skibsreder Dahl-Hansens Fore-

drag var følgende Passus, som Norges Handels og Sjøfartstidende offentliggør.

Efter at have redegjort for det Fragtsamarbejde, som har været praktiseret i Aarenes Løb mellem norske Redere indbyrdes og med Kolleger i andre Lande, kom Foredragsholderen ind paa den mulige videre Udvikling heraf og udtalte bl. a.:

Ogsaa i Kulfarten paa Norge burde der kunne gøres noget. Vi har i mange Aar sejlet uden Fortjeneste her. Og Returfragterne er stadig blevet færre og daarligere. Hvis vi regner med, at Rederne taber 0.75 à 1.00 Kr. pr. Tons Kul hjemført til Norge, tror jeg ikke, jeg regner for meget. Jeg tager da kun Hensyn til direkte Tab, og ikke til en lille Fortjeneste, som man ogsaa burde have. Norge har i de sidste 5 Aar indført ca. 8 Millioner Tons Kul og 2.7 Millioner Tons Koks. Efter min Beregning vil den Sum, som Rederne har foræret de norske Kulforbrugere, i de sidste 5 Aar, andrage mellem 8 og 11 Millioner Kroner eller ca. 2 Mill. Kr. pr. Aar.

Nu vil det maaske indvendes, at vi maa tage Hensyn til Konkurrencen med de engelske Kolliers, og det kunde være rigtigt for en Del Aar siden, men nu spiller de ingen Rolle, efter at Englands Eksport af Kul til Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig er blevet saa stærkt reduceret.

Paa dette Marked kunde noget gøres, mente Skibsreder Dahl-Hansen, af de norske Redere til Bedring af dette uholdbare Forhold.

JOHAN HANSEN 75 AAR

Generalkonsul *Johan Hansen*, Seniorchefen i C. K. Hansen, fylder 14. November 75 Aar. Generalkonsul Johan Hansen, der repræsenterer tredje Generation indenfor det gamle højtansete Firma, indtraadte i Virksomheden i 1879, blev Medindehaver i 1897 og ved sin Fader, den gamle Generalkonsul Johan Hansens Død i 1912, Seniorchef. Generalkonsul Johan Hansens Navn hører til de kendte og mest ansete indenfor dansk Skibsfart, og han kan se tilbage paa en Række lykkelige Arbejdsaar, ligesom han i Tidens Løb har været Medlem af utallige Bestyrelser, Kommissioner og Institutioner. 1908—09 var Generalkonsulen Handels- og Søfartsminister, og faa om nogen dansk Reder har saa vidt spændende Interesser som han; de strækker sig fra hans egen Virksomhed over alle Erhvervsgrene til kunstneriske, hvor ikke mindst Teatret har hans store Kærlighed. Fra alle Sider indenfor det danske Samfund vil der blive vist Generalkonsul Johan Hansen, hvor agtet og afholdt han er. Han har indenfor dansk Erhvervsliv og ikke mindst indenfor dansk Skibsfart ydet en betydelig Indsats.

MEDDELELSER FRA DANSK

Japans Skibsbygningsindustri

Ifølge en i Pressen offentliggjort Redegørelse er der ved alle Japans Skibsværfter for Tiden under Bygning 120 Skibe med en samlet Tonnage paa 769,000 Tons.

Af disse Skibe blev 79 med en Tonnage paa 527,000 Tons bestilt i de otte første Maaneder af 1936. Alene i August modtoges 21 Ordre paa Nybygninger.

Tonnagen fordeler sig som følger:

	Antal	Tonnage
Fragtskibe	65	396,850
Tankskibe	6	59,000
Passagerskibe	6	31,000
Hvalkogerier	2	40,000

10,000 Tons gammel Tonnage er hidtil blevet oplugget i 1936 mod gennemsnitlig 300,000—400,000 Tons i de foregaaende Aar. Denne Nedgang tilskrives bl. a. de bedrede Tider og de usikre Forhold i Europa, der forhindrer Udbud af ældre Tonnage.

Tyrkiets Udenrigshandel

I Lighed med, hvad der har været Tilfældet for andre Lande er Tyrkiets Udenrigshandel gaaet stærkt ned i de sidste 5 Aar. Mens den samlede Import og Eksport i 1929

LLOYD TRIESTINO 100 AAR

Et af Verdens ældste Dampskibsrederier, *Lloyd Triestino* kan fejre sit 100 Aars Jubilæum i disse Dage. Det blev grundlagt i Triest paa en Tid, da Skibsfarten paa denne Havn var usædvanlig livlig og dens Indflydelse følt i Nabohavnene. Adskillige Dampskibsselskaber blev grundlagt og ved Siden af dem skød Forsikringsselskaber op, der skulde dække de Søfarendes Risiko. »Lloyd Triestino« blev i Virkeligheden grundlagt i 1833 af Forsikringsfolk, i den Hensigt at samle Foretningsoplysninger fra hele Verden til Brug for Skibsfartens Mænd og Eksportører. Efter 3 Aars meget heldige Forløb blev Selskabets Virksomhedsomraade udvidet til ogsaa at omfatte Rederiforretning. Der blev samlet en Kapital paa 1 Million Floriner og for den købtes en Handelsflaade.

Dampskibsselskabet, som begyndte sin Virksomhed i Efteraaret 1836 overtog fra det engelske Firma John Allen de Skibe og den Stab, der hidtil var benyttet i dette Selskabs Tjeneste i Farten mellem Triest og Venedig. Nye Skibe blev yderligere bestilt i England og i Triest.

I 1896 bestod Lloyd Triestinos Flaade af 74 Skibe med en Tonnage paa 148,342 Tons; de tilbagelagde regelmæssig Afstande af 1,979,812 Sømil og transporterede 770,782 Tons Gods. I 1906 transporterede den samme Flaade med en Tonnage paa 194,252 Tons 1.335.780 Tons Gods over 2.345.436 Sømil. I 1913 var Skibenes Antal 65 paa ialt 237.036 Tons, og de tilbagelagde 2.437.777 Sømil og transporterede 573.162 Tons Gods til alle Havne i Østen foruden til Adriaterhavet og Middelhavet.

I Løbet af de nu forløbne 100 Aar har Lloyd Triestino raadet over en Flade paa 270 Enheder. I Dag er dens Flaade paa 45 Skibe med 280.000 Tons, og blandt Skibene er de mest moderne Baade, der gaar over Oceanet til Nord- og Sydamerika.

SKIBSBYGNING I TYSKLAND OG ITALIEN

Som det er bekendt er Tysklands Skibsbygningsindustri fuldt beskæftiget som Følge af de usædvanlige Valutaforhold og de deraf følgende indefrosne Tilgodehavender, Restriktioner osv. Der bygges for fremmed Regning i stor Stil, saaledes at tyske Redere har svært ved at faa deres Tonnage fornyet. Det skal blive interessant at se, om man nu efter at Handelstraktaterne med Italien er blevet ordnede vil opleve noget lignende i det sidstnævnte Land, hvad der synes at være Tendens til.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

naaede ca. 400 Millioner tyrkiske Pund, var det tilsvarende Tal i 1935 sunket til ca. 184 Millioner Ltqs.

Nedgangen skyldes som overalt ellers Verdenskrisen, som indtraadte i 1929, og de efterfølgende Handelsrestriktioner: Forhøjelse af Toldtariffen, Kontingentering og Importforbud, som blev iværksat for at forsvare Landets Valuta.

Ifølge de af Office Centrale des Statistiques offentliggjorte Tal udgjorde Tyrkiets Handel i Aarene 1926—35 følgende:

	Import Ltqs.	Eksport Ltqs.
1926	235,500,000	186,345,000
1927	211,670,000	158,267,000
1928	224,395,000	174,314,000
1929	256,481,000	154,898,000
1930	147,288,000	152,456,000
1931	126,660,000	127,275,000
1932	86,984,000	101,301,000
1933	74,675,000	96,161,000
1934	86,790,000	82,149,000
1935	88,823,000	95,661,000

Som det vil ses af disse Tal oversteg Landets Import betydelig Eksporten til og med 1929. Senere fremviser imidlertid Eksporten et Overskud overfor Importen. Dette udgjorde i 1930 ca. 5 Millioner Ltqs., i 1931 ca. ½ Million, i 1932 ca. 16 Millioner og i 1933 hele 21 Millioner Ltqs. I 1934 er der igen et Importoverskud, men i 1935 atter et Eksportoverskud, denne Gang paa ca. 7 Millioner Ltqs.

Denne stærke Begrænsning af Importen er det lykkedes Tyrkiet at opnaa ved sin Handelspolitik, som har taget Sigte paa at afslutte Clearing- og Kontingenteringsaftaler med de flest mulige Lande og at beskytte og fremtvinge Industri i Landet selv.

Landets Valutapolitik har medført, at Tyrkiets Finansminister, foranlediget ved Francens devaluering, i disse Dage har udtalt, at det tyrkiske Pund staar meget stærkt og intet har at frygte af den kommende Tids mulige Begivenheder paa Valutaomraadet.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Oktober 1936

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne sig i de forløbne 10 Maaneder af indværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	11,371	18,956,762	10,309	16,818,840
1935	10,241	17,086,280	9,105	14,740,838
Forskel..	+ 1,130	+ 1,870,482	+ 1,204	+ 2,078,002

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	13,836	16,176,131	9,506	15,749,112
1935	13,439	15,469,010	9,148	14,811,594
Forskel..	+ 397	+ 707,121	+ 358	+ 937,518

I Tidsrummet Januar/Oktober 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 3,207,650 Tons og 1,069,728 Tons større end til Antwerpen.

Bekendtgørelse

Staatliches Observatorium i Danzig har udsendt følgende officielle Meddelelse:

Im Monat November d. Js. werden im Bezirk des Hafenaamts zu Danzig-Neufahrwasser folgende Sommerseezeichen eingezogen:

- die weisse Bakentonno vor Weichselmünde »Weichselriff«
- die Ansteuerungstonne der allen Weichselmündung Neufähr.

Die zur Bezeichnung der Hafeneinfahrt Neufahrwasser und des Unterwasserschallsenders ausgelegten Tonnen werden nur eingezogen, wenn starkes Eistreiben eintritt.

Die Tonne im Weichseldurchbruch Neufähr werden eingezogen, wenn stärkerer Frost eintritt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Strejken i U. S. 'A. breder sig

Situationen vedrørende Havnearbejder- og Sømandstrejken har forværret sig, idet Fagforeningerne i New Yorks Havn har besluttet at iværksætte Strejke af alle de i Dokkerne og paa Skibene i New Yorks Havn beskæftigede Arbejdere. Det menes, at denne Strejke nu vil brede sig til hele Østkysten og den mexikanske Bugt. Strejken fremkalder Fare for, at Alaska ikke i Tide vil faa Forsyninger af Levnedsmidler, hvis der ikke snart afgaar Skib dertil, da Havnene i Alaska i Løbet af kort Tid vil være tillagt.

Japans Hvalfangst i antarktiske Farvande

Efter hvad der meddeles i den japanske Presse er det nybyggede flydende japanske Hvalkoger i »Nisshin Maru« afsejlet fra Kobe den 17. Oktober for at begive sig til de antarktiske Fangstfelter.

Hver enkelt Del af Kogeriet, som er et Fartøj paa 21,000 Tons og gør en Fart af 15 Knob, oplyses at være bygget i Japan, hvad der noteres med Stolthed.

Skibet har en Besætning paa omkring 300 Mand, til hvis Underhold medføres 2,000 Tons Fødevarer, som i sin Helhed ligeledes er af indenlandsk Oprindelse.

Svensk Fragtindeks

Det af Svenska Handelsbanken udarbejdede Fragtindeks viser en Stigning paa 5 Points fra September til Oktober, hvis Indekstal er 123. Man skal tilbage til December 1929 for at finde et saa højt Tal. Siden April er det svenske Indekstal steget med 17 Procent.

Samtidig meddeler Sveriges Redareforening, at Oplægingerne i Oktober er steget 25,000 Tons Dødvægt til 53,000 Tons. Dette skyldes særligt oplagte Tankskibe samt Skibe, der ligger afmønstreret ved Værfterne. For den egentlige Nord- og Østersøtonnage er der ingen Oplægning at notere.

Atter ugentlig Kaffe-transport fra Guatemala til Amsterdam og Hamburg

Hamburg—Amerika Linien og Kon. Nederlandsche Stoomboot-Mij. N. V. i Amsterdam vil som i tidligere Aar ogsaa, saa længe Kaffehesten 1936—37 staar paa, opretholde en regelmæssig ugentlig Fart fra Puerto Barrios/Livingston til Amsterdam/Hamburg. Fra tysk Side aabnes Farten med Motorskibet »Caribia«, der forlader Puerto Barrios/Livingston 5. December. Fra hollandsk Side aabner man 28. November med Damperen »Iris« fra Puerto Barrios/Livingston.

Ny Liniefart mellem Hamburg og Skotland

Fra Midten af November indføres af Hamburger Rederi Fuhrmann, Nissle & Günther Nachfølger en regelmæssig Liniefart mellem Hamburg og Leith-Dundee og eventuelt andre skotske Havne. Afgangene skal finde Sted med 8—10 Dages Mellemrum. Den nye Fart betyder en Forbindelse mellem Hamburg og Skotland under tysk Flag;

hidtil var denne Trafik udelukkende i Hænderne paa James Currie & Co., Leith, der har 8 Dages Trafik her.

Københavns Navigationsskoles Eksamensresultater

Til Radioexpedientprøverne, afholdt paa Københavns Navigationsskole den 4. November 1936, var indstillet 7 Elever, som alle bestod.

Til 1ste Klasses Certifikat: M. H. Lerche, Frederiksberg, J. E. Blomgren, København, A. J. Ryberg, København.

Til 2den Klasses Certifikat og Telefontifikat: Styrmand J. O. Bay-Schmidt, København, Styrmand G. Jeppesen, Løgstør, Styrmand E. Vange, Korsør.

Til 2den Klasses Certifikat: E. V. Fenger, København. E. Vange modtog Forningen til Søfartens Fremme's Præmie, en Kikkert.

Bergenske Baltic Transport

I længere Tid har der cirkuleret Rygter i Danzig og Gdynia om, at Bergenske Baltic Transport Ltd. fra 1. Januar 1937 vil blive gjort til Genstand for store Forandringer, idet Selskabet simpelthen skulde slutes sammen med (P.A.M.) »Polska Agencja Morska« og Selskabets Ledelse skulde derefter overdrages til en fremtrædende polsk Forretningsmand, en tidligere Minister.

Bergenske's Danzig Kontor vil ikke oplyse nærmere om Rygterne, men den polske Presse har offentliggjort forskelligt herom uden at det er blevet dementeret. Det polske Blad »Gazetta Handlowa« er saaledes meget definitiv i sine Udtalelser, refererer til Bergenskens Bestyrelses Besøg i Danzig og Polen og siger lige ud, at et nyt Selskab vil blive dannet, og Aktiemajoriteten indenfor dette vil ligge hos en polsk Finansgruppe.

Tysklands Skibsfart i 1936

I 1. Halvaar af 1936 har Skibsfarten paa de vigtigere tyske Havne ligget betydeligt over det tilsvarende Tidsrum ifjor; den ligger ogsaa noget over samme Halvaar i 1929, men noget under Tallet for 1. Halvaar 1930.

Maalt i Netto Reg. Tons udgjorde Skibsfarten paa de tyske Søhavne (1. Halvaar 1929 — 100):

1. Halvaar	1930	1933	1934	1935	1936
	107,7	85,9	92,9	94,6	105,4

Der er saaledes en betydelig Stigning i de sidste 4 Aar, ikke mindst fra i Fjor til i Aar. I Juni i Aar laa Trafikken endog over Juni 1929 og 1930, saa Stigningen ser ud til at vare ved.

Stigningen er betydelig større for den indenlandske Skibsfart end for Skibsfarten paa Udlandet. Særlig stærk er Opgangen for den indenlandske Skibsfart i Østersøhavnene. Ogsaa Skibsfarten paa Udlandet viser størst Stigning i Østersøhavnene, mindre i Nordsøhavnene.

Frihavns Zone i Alexandria

Toldforvaltningen har besluttet fra 1. November 1937 at skabe en Frihavnszone i Alexandria Havn. Denne Zone

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Frugtmarkedet synes at være kommet ind i en noget roligere Periode, specielt hvad oversøisk Forretning angaar. Grunden hertil er noget forskellig for de enkelte Markeders Vedkommende. For River Plates Vedkommende skyldes det en Del svagere Efterspørgsler efter Korn i Europa, medens den afventende Tendens, der gør sig gældende paa Østens Markeder, rapporteres at stamme fra et noget rigeligere Tilbud af Tonnage for hjemgaaende Forretning. De nye Skibe, som nu konkurrerer paa disse Markeder for hjemgaaende Beskæftigelse er saadanne, som normalt er beskæftigede i Transpacific Farten, men nu paa Grund af Havnearbejderstriken i U.S.A.'s Pacifickysthavne er afskaaret fra Beskæftigelse i deres normale Trade.

Som nævnt ovenfor har River Plate Markedet været noget roligere. Der er næppe sluttet mere end ca. 20 Baade fra dette Marked i den forløbne Uge. De betalte Rater har for enkelte Skibes Vedkommende ligget paa 3d. à 6d. over Minimalraterne, men Størstedelen har maattet tage til Takke med Scheduleraten. Enkelte Skibe er sluttede med Option af Northern Range eller St. John/Halifax. For disse Optioner er betalt omkring 25/- à 25/6d. I Begyndelsen af indeværende Uge har der gjort sig en noget bedre Under-tone gældende, og man ventler, at Aktiviteten snart vil stige noget igen.

Australien har koncentreret sig om Resten af de store finske Sejlskibe, som nu er sluttede paa nær et enkelt Skib. Den betalte Rate var uforandret 28/9d. for de store og 29/3d. for de mindre Skibe. Der er stadig Efterspørgsel efter Damp- og Motortonnage, men Befragternes øjeblikkelige Idé ligger ikke mere end 1/- à 1/6d. over Minimalraten, hvilket ikke interesserer Rederne.

De øvrige Kornmarkeder er praktisk talt ikke Om-tale værd. Montreal har sluttet en 26,000 Qrs. Baad til Casablanca til 2/4¹/₂d., Donau har derimod været helt uden Interesse for Tonnage.

Paa de andre oversøiske Markeder har Begivenhederne heller ikke været epokegørende. Northern Range noterer Scrap til UK. og Gdynia til uforandrede Rater. Cuba har taget enkelte Baade for Sukker til UK./Cont. Bl. a. 5,700 Tonner til Rotterdam direkte, 15/6d. for Novbr. Lastning, 5,000 Tonner for Decbr. til p.p. UK./Cont. 16/9d., men i det store og hele er Efterspørgslen stærkt begrænset.

Sydamerikas Vestkyst viser kun Interesse for Tonnage paa Timecharterbasis, og fra Nordpacific er Efterspørgslen begrænset til Januar Lastning fra British

Columbia saavel til Australien som til Østen. 8,300 Tonner fik £5,800;- til Australien, Decbr., og for 420,000 Cbft. Baad noteres £4,800;- B.C./Taku Bar, Jan.

Tendensen paa Østens Markeder nævnte vi ovenfor. Der er dog næppe Tvivl om, at disse Markeder før eller senere maa betale højere Rater, da den disponible Tonnage, til Trods for den Forøgelse, der har fundet Sted paa Grund af Pacificstriken, ikke er all for stor. Soyabønner fra Dalny er sluttet for Novbr. Lastning til 28/9d., for Decbr./Jan. er betalt 29/-, sidstnævnte Rate kan gentages for ren Decbr. Tonnage. Der er stadig Efterspørgsel efter Jan. Tonnage til omkring 29/6d. Saigon fik stort Motorskib til Havre og Dunkirk til 32/-, 2 Havne Lastning til 2 Havne Losning, hvilket var en svag Tilbagegang. Der er ligeledes sluttet Tonnage for Anthracitkul fra Port Kampha til fransk Atlanterhav til omkring 27/-. Madras Kysten har betalt 33/9d. for saavel Novbr./Decbr. som for ren Decbr., til UK./Cont. eller Middelhavet. Vagazapatam har sluttet flere Baade for Erts saavel til Continentet som til UK. til Rater omkring 26/6d., Decbr./Janr.

De europæiske Markeder er nærmest uforandrede. Efterspørgslen er maaske en Kende livligere, men efterhaanden som Trælastmarkederne lukker, bliver der jo ogsaa mere Tonnage disponibel for de øvrige Markeder. Sortehavet har været næsten forretningsløst. Russerne noterer kun en enkelt Ladning Kul til Staterne til 16/6d., ligesom de kan tage en Baad for Erts til Frankrig til 15/9d. Middelhavet og Trælastmarkederne er uden større Forandringer.

Paa Timecharter Markedet er der heller ikke større Forandringer. I Vestindia Farten er der betalt \$1.25 for 4,000 Tonner Rundtur, og Baad af samme Størrelse har faaet \$1.40, Levering Cuba, trip up and roundtrip, redelivery NSNH. 9,000 Tons Damper er sluttet til \$1.15 for 3 Maaneder, Vest Kyst Sydamerika Trade, Levering og Tilbagelevering USNH. Trip across Levering Montreal, Tilbagelevering UK. har betalt \$1.30 for 8,000 Tonner, og for Levering USNH. via Gulf, Tilbagelevering UK. er betalt \$1.35 for 8,000 Tonner. En lille Baad har faaet \$2.12¹/₂, Levering South Atlantic, redelivery UK/Cont.

For stor Dieseltonnage noteres stadig en Række Ordre, saavel for Periode som for enkelte Trips. Rateniveauet ligger stadig omkring 5/- for lang Periode.

vil strække sig fra Kaj 25 til Kaj 41 og omfatte Tolddepoterne 44—47. Pladsudvælgelsen er blevet truffet forsøgsvis og provisorisk. Den endelige Plads vil blive udrustet med alle tekniske Indretninger efter andre store Frihavnes Forbillede.

Skibstransport paa Beirut Havn

I Trafiken paa Beirut Havn i Aaret 1935 staar den italienske Skibsfart forrest med 199 Skibe paa 627,961 N.R.T. Som Nr. 2 kommer Frankrig med 126 Skibe paa 560,506 N.R.T., Nr. 3 England med 231 Skibe paa 362,991 N.R.T. Den samlede Tonnage for Skibe, der besøgte Beirut Havn i 1935, var 2,410,074 N.R.T.

Reorganisationen af Lloyd Brasileiro

Det store brasilianske Rederi Lloyd Brasileiro har i flere Aar skullet reorganiseres, men det er stadig ikke blevet effektivt. Rederiet er i Dag faktisk Regeringsejendom, da Foretagendets Aktier næsten udelukkende tilhører Regeringen og denne desuden er Hovedkreditor. En Del af Vanskelighederne for Lloyd Brasileiro vilde sikkert have været undgaaet, hvis Selskabet havde faaet den Statsubvention, der var det bevilget, regelmæssigt og punktligt; men der er stadig holdt betydelige Beløb tilbage, og

Lloyd Brasileiro er derfor ofte kommet i Vanskelighed alene derved. Det sidste Reorganisationsforslag, der er blevet bekendtgjort, foreslaar Dannelsen af et nyt Aktierederi, der faar overdraget samtlige Skibs- og andre Aktiver fra Lloyd Brasileiro. Selskabets gamle Gæld skal gennem 5 pCt. Præferenceaktier overlages af det nye Selskab. Reageringen har endnu ikke udtalt sig om dette nye Forslag.

Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleoen søsattes Lørdag et nyt Dieselmotor-Tankskib, Værftets Bygnummer 623, som bygges til Panama Transport Company, Panama.

Skibet bygges til Lloyds Register of Shippings højeste Klasse og med »Isherwood bracketless system» og »Isherwood Arcform».

Skibets Hoveddimensioner er: 485' 0" × 74' 6" × 37' 0" til øverste Dæk, og Dødvægten bliver ca. 15,000 Tons.

Skibet forsynes med 2 to-taks, enkeltvirkende Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wains nyeste Type med en total Ydeevne af ca. 5,500 I.H.K.

Skibet, der døbt af Mrs. Maurice Speth, Antwerpen, fik Navnet »Esso Belgium».

De nye Havnetakster i Provinsen

Fra 1. April næste Aar skal der indføres nye Havnetakster for de kommende fire Aar i Provinsens Havnebyer. I Trafikministeriet har man modtaget et meget stort Antal Indberetninger med Forslag fra de forskellige Havneudvalg i Provinsen. Hele dette store Materiale er i Øjeblikket til Behandling i Ministeriet, der bl. a. indhenter Erklæringer om Sagen fra de øvrige Ministerier, fra Havne-Sammenslutningerne og Søfarts-Organisationerne.

Tysk Motorskib forlist med 39 Mand

Den tyske Handelsflaade har lidt et meget alvorligt Tab, idet det 4450 Tons store Fragtmotorskib »Iris« er sunket 240 Sømil Vest for Kap Lizard. 39 Mand er gaaet ned med Skibet.

»Iris«, der var paa Vej fra Hamborg til New York, var i Atlanterhavet kommet ud for en frygtelig Orkan og udsendte Søndag Middag S. O. S.-Signaler, der opfangedes af Kyststationerne og en Række Skibe. Alle Skibe, der kunde, ilede til Hjælp, deriblandt »Queen Mary«, der imidlertid var 160 Sømil fra Stedet og ikke naaede frem i Tide. Kun den tyske Damp »Westerland« kom til Stede, men fandt kun en Redningsbaad, hvori der laa en Messedreng, som antagelig er den eneste Overlevende af den 40 Mands store Besætning.

Den Reddede var meget udmattet, da han kom om Bord i Damperen, og ude af Stand til at give nogen Forklaring paa eller Beskrivelse af den frygtelige Ulykke.

Svendborg-Skonnert strandet

Den 3-mastede Motorskonnert »Garibaldi« af Svendborg, der føres af Kapl. Jørgensen, Svendborg, strandede Natten til Søndag ved Härnösand og kastedes saa nær ind mod Land, at Besætningen kunde gaa fra Borde ved at lægge Landgangen ud.

Skibet var paa Rejse til Örnsköldsvik for at indtage Trælast til Frankrig.

Havaristen var vandfyldt. Der er tilkaldt Bjergningsassistance, men det er tvivlsomt, om Blæst og Søer levner noget af bjerge.

»Garibaldi«, der tilhører Skibsreder A. E. Sørensen, er forsikret i Søassuranceforeningen »Æro« for 20,000 Kr. og kaskoforsikret i Lloyd, London, for 20,000 Kr. Skibet er bygget i 1904.

100-km Storm over England

I de sidste Døgn har derover de britiske Øer og Havet raslet en overordentlig Storm. Vinden naaede flere Steder en Hastighed af 100 km i Timen.

Ved Deal har over 30 Skibe søgt Ly for Stormen. »Queen Mary« har haft en meget besværlig Overrejse og har maattet sætte Farten ned til 17 Knob. 9 Passagerer blev saaret. Bølgerne omkring Skibet naaede flere Gange en Højde af 18 Meter.

Luftfartministeriet meddeler, at Vinden ved Lympe Mandag Nat naaede en Hastighed af 120 kmi Timen. Lufttrafikken paa Fastlandet er blevet opholdt, hvori-mod Trafikken over Boulogne er suspenderet.

Ogsaa i danske Farvande og videre ud har der hersket en voldsom Orkan til stor Gene for Skibsfarten.

Engelsk-Islandske Handelsforhandlinger

En islandsk Delegation under Ledelse af Erhvervsminister Gudmundsson og som ogsaa omfattede Islands Gesandt i København, Minister Sveinbjörnsson, har i Oktober Maanedes Slutning forhandlet i Lodon med Repræsentanter for den engelske Regering om Handelsforholdet mellem de to Lande. Forhandlingerne blev ikke tilendebragt, men ventes genoptaget senere paa Vinteren, samtidig med at lignende Forhandlinger optages med de andre nordiske Lande.

Nyborg Havn

Den 16. Novbr. d. A. forandres det gule, faste Fyr paa Vesterhavns Ydermoles Hoved til ud mod Nyborg Fjord at vise gult Lys med En-Formærkelser hver 3 Sek. (20 Formærkelser pr. Min.). Ind mod Havnen vil Fyret stadig vise gult, fast Lys. Fyrpælen er graamalet.

Anerkendelse til Skibsværft

Aalborg Skibsværft har som omtalt til Rederiet »Ferm« i Kristinehamn, Skibsrederfirmaet Axel Broström & Søn, afleveret et nybygget Motorskib »Ferm« paa 1,200 Tons d.w.

Ved den afsluttende Prøvetur udtalte Rederiets Ledelse sin store Tilfredshed med det smukke Arbejde, der var udført, og som Anerkendelse til Værftet blev der overrakt Direktør G. Mygind 1,000 svenske Kroner til Værftets Arbejdes Hjelpekasse.

Frederik VIII paa sin sidste Rejse

Frederik VIII afgaar Torsdag fra København paa sin sidste Rejse til Blyth, hvor den gamle Amerikabaad som tidligere meddelt skal hugges op.

Eksamensresultater fra Fanø Navigationsskole

Ved en Festlighed sluttedes i Torsdag Eksamen paa Nordby Navigationsskole paa Fanø.

Til Styrmandseksamen havde der indstillet sig 8 Elever, som alle bestod, det var A. D. Jensen, Aarhus, 160 Points, F. I. Thiesen, Middefart, 144, O. T. Jensen, Ringkøbing, 141, L. G. Brodersen, Fredericia, 131, S. M. Clausen, Nordby, 129, P. H. Thomsen, Sønderho, 107, S. P. Sørensen, Lyngby, 102 og H. B. Gurhøj, Esbjerg, 88.

Til Skibsførereksamen havde der indstillet sig 13 Eever, som ligeledes alle bestod. Det var H. Philipsen, Rinke-næs, 139, I. P. Petersen, Nordby, 135, M. Tobiasen, Jerne, 134, M. Nielsen, Nordby, 130, N. T. Oksen, Hvid-ding, 117, E. Harreby, København, 114, I. G. Nielsen, 111, F. V. Hansen, København, 107, A. Jensen, Nordby, 105, H. A. Jessen, Thistrup, 98, A. Andersen, Middefart, K. M. Jensen, Esbjerg, og I. M. Toft, Nordby, fik hver 84 Points.

Til Radioekspedientprøven havde der indstillet sig 9 Elever, som alle bestod.

Ved den Festlighed, der fandt Sted efter Eksamen, var til Stede Kaptajn H. Gulddammer fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurance-fondet, Skibsrederforeningen, Navigationsfondet, Jubilæumsfondet og Skolens Lærere og Elever.

»Konsul D. Lauritzens Flidspræmie«, en Sekstant med Inskription, tildeltes K. Møller, Spøttrup, som havde bestaaet Radioekspedientprøvens 2. Klasse med 6,3, Telefoni-prøven med 6,5 Points. Da det var første Gang, denne Præmie blev uddelt, udtalte Bestyreren for Nordby Navigationsskole G. Sørensen nogle smukke Mindeord om Konsul D. Lauritzen i Anledning af dennes personlige og Rederiet I. Lauritzens Støtte og Interesse for Skolen og dens Arbejde.

Det nye Kursus til Radioafdelingen og den nautiske Afdeling begyndte allerede den 21. Oktober.

Erstatningssag

Ved Sø- og Handelsretten er der faldet Dom i de Erstatningssager, der var rejst i Anledning af M S »Hindanger«s Paasejling af Knippelsbro under Forhaling fra Refshaleøen til Christianshavn.

Havnevesenet opgjorde for sit Vedkommende Skaden paa Broen til 5.627 Kr., som det paastod Rederiet dømt til at betale.

Rederiet paastod Værftet dømt til at betale den Erstatning, Rederiet eventuelt vilde blive idømt.

Ved Dommen blev Rederiet for M S »Hindanger« frifundet for Havnevesenets Erstatningskrav, og Burmeister & Wain blev frifundet for Rederiets Erstatningskrav.

Port Labour Wages—Antwerp

The International Shipping Federation meddeler by the Comité des Intérêts Maritimes Anversois that the basic wages of port labourers at Antwerp will, as from 1st October, 1936, be increased by 2 francs upon the present figure.

Motorskibe med 4 Skruer

Der findes i hele Verden fem Motorskibe med 4 Skruer, nemlig de to italienske Skibe »Augustus« og »Victoria«, det engelske »Reina del Pacifico«, det franske »Lafayette« og det japanske »Asama Maru«.

Dansk nautisk Almanak

Den uundværlige nautiske Publikation Iver C. Weillbach & Co.'s »Dansk nautisk Almanak« 1937 er nu udkommen.

Denne Almanak, der indeholder astronomiske Elementer og talrige Tabeller af Interesse for Navigatorer, ordnet paa en meget overskuelig Maade, har vundet stor Udbredelse, ikke alene i danske, men ogsaa i norske og svenske Skibe.

Af Almanaken skal fremhæves »Fribord og Lastelinie«, der udførlig forklarer Lastelinie-mærket og dets Betydning, samt »Frit Vand i Skibet«, der giver Anvisning paa forud Beregning af den Forskel i Stabiliteten, der fremkommer f. Eks. under Paafyldning af en Tank. Alle Artikler er skrevet i et let tilgængeligt Sprog og omhandler Emner med Bud til enhver Navigator med Interesse for sit Fag.

Endvidere indeholder Almanaken »De internationale Søvejsregler og Nødsignaler« samt »Regler for Sejlads i indre danske Farvande«.

Der er ikke Tvivl om, at den populære Almanak vil vinde stadig videre Indpas.

Genoptagelse af Godsbefordring til Jaffa

Efter at Havnearbejderstrejken i Jaffa er endt, kan der atter afgaa regelmæssige Transporter dertil. Den tyske Levant Linie anløber saaledes paany Jaffa.

Nyt Mærsk-Skib søsat i Odense

Lørdag Eftermiddag søsattes fra Odense Staalskibsværft Nybygning Nr. 63 til Aktieselskabet Dampskibsselskabet af 1912, København. Skibet, der er 325 Fod langt, er et aabent Shelterdæk-Fragtmotorskib paa 4100 Tons Dødvægt og skal drives af en Burmeister & Wain-Dieselmotor

paa 3000 HK., medens det elektriske Udstyr skal leveres af Thomas B. Thrige. Det blev døbt af Fru Ingeniør Gunnar Larsen og fik Navnet »Gudrun Mærsk«.

De norske Oplægninger

Norges Rederforbunds Opgørelse viser, at der den 1. November var oplagt 23 norske Skibe paa tilsammen 119,365 Tons Dødvægt mod 29 Skibe paa 180,175 Tons den 1. Oktober, altsaa en lille Tilbagegang paa 6 Skibe og ca. 60,000 Tons. Det er særlig Tankbaadene, der har bidraget hertil. Der var den 1. November oplagt 10 Tankbaade paa ialt 100,715 Tons mod 15 Tankbaade paa 162,655 Tons den 1. Oktober.

En Skibskaptajn

Den svenske Kaptajn Uno Th. Jacobson, som blev skyllet over Bord fra sit Skib, Transatlantics Tolken, var en Mand, der ogsaa havde mange Venner i Danmark. Han faar et usædvanlig smukt Eftermæle i den svenske Presse. Han kom til Søs i 14-aars Alderen og var, da Krigen brod ud, Styrmand paa Barken Magda af Gøteborg. Nogle Aar senere var han Kaptajn paa Transatlantics 4 Master Bohus, og gik siden over til Selskabets Dampere.

Kaptajn Jacobson kaldes en »Søens Tarzan«. En vældig Kæmpe med et Par mægtige Næver og en Stemme som en Torden, men dertil saa hjertelig og hjælpsom som nogen. Hans Mandskab sorgede ham. Han var desuden en glimrende Skibsbygger og hans Modeller er spredt rundt om i Verden, hvor han havde et Utal af Venner. Som Type noget helt for sig selv, fuld af djærvt Sømandshumor og utallige Historier. Mangen dansk Kaptajn, der har truffet ham i en fjern Havn, vil sikkert føle et Stik i Hjertet, naar han hører at »Uno« ikke er mere.

Vacuum Oil Company's Publikationer

Vacuum Oil Company har udsendt en ny af sine nydelige Publikationer, 16. Aargang Nr. 6. I det lille Propagandahefte er der en Omtale af Fyen, specielt Odense, Gengivelse af H. C. Andersens Fødested o. s. v. og endelig en Beskrivelse af Odense Staaletskibsværft i Forbindelse med Omtalen af Selskabets Produkter.

Udbygning af Havnen i Beirut

I Aaret 1938 skal de i Gang værende Arbejder ved Havnen i Beirut være afsluttet og man vil da have et afgrænset Havneomraade paa 48 Hektar og en Kaj paa 1286 m's Længde for dybtgaaende Skibe.

Det hurtigste Skib

Verdens hurtigste Skib — uden for Krigsskibe og Sportsfartøjer — er, siger Amerikanerne, det amerikanske Moderskib for Flyvemaskiner »Lexington«, der i 1928 satte Rekord mellem Francisco og Honolulu. Paa denne Tur tilbagelagde »Lexington« 786 Sømil paa en enkelt Dag, en gennemsnitlig Fart af 60-66 Knob. »Queen Mary«s bedste Dagsrekord blev 754 Sømil eller 30.37 Knob.

Litauen forbyder Korneksport

Sejmen i Kaunas vedtog foreden en Toldtillægslov, der bemyndiger Regeringen til at forbyde Udførslen af visse

Varer. I Henhold til denne Lov har Regeringen forbudt Udførsel af Rug, Hvæde og Havre. Denne Forholdsregel synes at staa i Forbindelse med de hurtige Stigninger paa det frie Kornmarked, men den har allerede mødt skarp Protest bl. a. fra danske Importørers Side.

PERSONALIA

50 Aar

Lods H. Simonsen, Odense Kanal, fylder 50 Aar 13. November.

60 Aar

Lods Plambeck-Hansen, Kalundborg, der gennem 32 Aar har været ansat ved Kalundborg Lodseri, fyldte 11. Nov. 60 Aar.

Medlem af den almindelige danske Skibsførerforenings Bestyrelse, Kaptajn L. Jørgensen, 3-mastet Motorskonnert »Frieda«, fylder 60 Aar 13. November.

70 Aar

Tidligere Forer i L. H. Carls Rederi og D. F. B., Kaptajn C. F. Rasmussen, fyldte 10. November 70 Aar. Kaptajn Rasmussen er bosat i Svendborg.

Tidligere Skibsfører i D. F. D. S., Kaptajn J. Jørgensen, fylder 15. November 70 Aar. Kaptajn Jørgensen, der sidst førte Dampskibet »Douro«, forlod Søen i 1932.

80 Aar

Pensioneret Lods N. P. Madsen, Randers Lodseri, fylder 80 Aar 15. November.

Dødsfald

En af Marstals kendte Skibsførere, Kaptajn Kristen Andersen, »Althea«, er død, 62 Aar gammel. Kaptajn Andersen kom tidligt til Søs, og vedblev at pløje Bølgerne, til Sygdommen hindrede ham deri.

SKIBSSALG

Søværnets Tender »Fenris«, der har en Brutto Tonnage af ca. 116 Tons og er anvendelig til Slæbebaad e. l., udbydes til Salg. Oplysninger og Betingelser faas ved Henvendelse til Søværnets Intendantur fra 6'-14' ds. inkl. i Tiden fra Kl. 9.00—14.00, hvor Fremvisning af Skibet tillige finder Sted.

Søværnets Intendantur,
Holmen, d. 5. November 1936.

POSITIONSLISTE PR. 10. NOVEMBER 1936

A

s.s. *Aalborg* ank. Danzig 9.11.
s.s. *Aalborghus*, afg. Kbhvn. 12.11. til Aalborg.
s.s. *Aarhus*, afg. Kbhvn. 12.11. til Aarhus.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Liverpool 10.11.
s.s. *Aase* afg. Frederikssund 1.11. til Viborg.
m.t. *Anse Mærsk* afg. Corpus Christi 25.10.
s.s. *Absalon* ank. Hull 3.11.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, pass. Hornsrev p. R. t. Antwerp 8.11. udg.
s.s. *Agnete* pass. Gibraltar 4.11. p. R. t. Tel Aviv.
s.s. *Agnete Mærsk* ank. Mirachini 23.10.
s.s. *Alabama*, ank. Buenos Aires 30.10.
s.s. *Alexandra*, afg. Esbjerg 13.11. til Grimsby.
s.s. *Algarve*, afg. Kbhvn. 4.11. til Lisbon, pass. Dover 10.11.
s.s. *Alice* afg. Kbhvn. 4.11. til Danzig.
m.s. *Almena* ank. Halifax 3.11.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. Singapore 7.11. udg.
s.s. *Alssund*, P. L. Hansen, ank. Antwerpen 6.11.
s.s. *Amalienborg* afg. Barry 6.11.
m.s. *Amerika*, J. Borch, pass. Dover 8.11. udg.
m.s. *Anglo Mærsk*, pass. Havre Rds. 3.11. p. R. t. St. Kitts.
s.s. *Anna* pass. Beachy Hd. 2.11.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Shanghai 3.11. til Keelung.
m.s. *Annan*, N. Wolff-Jørgensen, pass. Agulhas Cape 29.10. p. R. t. Sydney, udg.
s.s. *Anne* afg. Manchester 3.11. til Barry Rds.

m.s. *Argentina*, afg. Rio Janeiro 5.11. til Kbhvn.
s.s. *A. P. Bernstorff*, afg. Esbjerg 14.11. til Antwerpen.
m.s. *Arizona*, ank. Kbhvn. 10.11.
m.s. *Asbjorn*, Bjark, afg. Adelaide 7.11. til Cork.
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Tyne 10.11.
s.s. *Aslaug* afg. Flushing 4.11. til Alexandria.
m.t. *Asia*, H. S. Hansen, pass. Midway Island 28.10. p. R. t. Shanghai.
m.s. *Asnæs* pass. Helder 7.11.
m.s. *Astoria*, K. Jensen, ank. Sydney N.S.W. 9.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. London 2.11.
m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, pass. Hornsrev 8.11. p. R. t. København, hjg.

B

s.s. *Beira*, i Kbhvn.
m.t. *Bente Mærsk* pass. Magellanes 3.11.
s.s. *Bergenhus*, ank. Kbhvn. 9.10.
s.s. *Bertha* pass. Spithead 5.11.
s.s. *Bes* pass. St. Abbshead 9.11.
s.s. *Betty* afg. Algiers 5.11. til Sete.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Oran 3.11. til Alexandria.
s.s. *Birgit*, C. Vilsmark, forv. ank. Nantes 10.11.
s.s. *Birgitte* afg. Bremen 15.10. til Searsport. Me. rap. 240 m fra Valencia 21.10.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Danzig 8.11.
s.s. *Bodil* ank. Palermo 3.11. p. R. t. Liverpool.
m.s. *Boringia*, H. I. Væring, ank. Port Said 8.11. udg.
m.s. *Bornholm*, P. Petersen, ank. Port Pouet 8.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. 11. 36 *

LONDON.....	22,40	MADRID.....	48,00
NEWYORK.....	460,50	AMSTERDAM.....	247,35
BERLIN.....	184,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,40	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,85	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	105,90	PRAG.....	16,45
ROM.....	24,50	WARZAWA.....	87,10

s.s. *Bothal*, H. Hansen, afg. Danzig 3.11. til Rouen.
 s.s. *Brasilien*, pass. Dover 30.10. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Bretagne*, M. Hansen, afg. Antwerp 27.10.
 s.s. *Bretland*, fung. L. Pedersen, ank. Methil 7.11.
 s.s. *Britta* ank. Oporto 1.11.
 s.s. *Broholm*, afg. Antwerp 4.11., pass. Dungeness 5.11. p. R. t. Casablanca.
 s.s. *Brosund*, J. Bundesen, ank. New York 5.11.
 s.s. *Brynhild*, afg. Danzig 7.11. til Preston.

C

m.s. *California*, pass. Beachy Hd. 20.10. p. R. t. Buenos Aires.
 m.s. *Canada*, C. Knudsen, ank. Vancouver 29.10. udg.
 m.s. *Canadien Reefer* afg. Christobal 29.10. til Alexandria.
 s.s. *Carmen* afg. Goole 5.11. til Hamburg.
 m.l. *Caroline Mærsk* afg. Flushing 2.11. til Corpus Christi.
 s.s. *Charkow*, ank. Kbhvn. 9.11.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, pass. Svenskabjörn 8.11. p. R. t. Obbola.
 s.s. *Christiansborg* afg. Luleaa 9.11.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Valparaiso 4.11 syd om Amerika til Southampton.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Miami 4.11.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, pass. 13° 28' N — 96° 30' W 6.11. p. R. t. Dublin.
 s.s. *Cimbria* afg. København 9.11 til Gdynia.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Lo Rochelle 6.11.
 m.s. *Columbia*, S. Nørregaard, ank. Montreal 8.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* ank. Restigouche 21.10.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, afg. Antwerpen 10.11.

D

s.s. *Dagnar* afg. Hartlepool 5.11. til Amsterdam.
 s.s. *Dagmar*, ank. Kbhvn. 9.11.
 s.s. *Dania* ank. København 8.11.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernerum, ank. Port Said 7.11. udg.
 m.s. *Danmark* pass. Flores 8.10. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Delaware*, afg. Hampton Rds. 5.11. til Gdynia.
 s.s. *Diana*, afg. Kbhvn. 12.11. til Newcastle.
 s.s. *Dorrit* ank. Burgeo N.F. 14.10.

E

s.s. *Ebba* pass. Dungeness 2.11. p. R. t. Algier.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.
 s.s. *Edith* afg. Konakri 24.10 til Havre.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Halifax 4.11.
 s.s. *Effie Mærsk* afg. Ardrossan 30.10 til Murmansk.
 s.s. *Egholm*, afg. Aarhus 10.11. til Gdingen.
 s.s. *Elic*, J. H. Lisberg, ank. Fletwood 9.11.
 s.s. *Elisabeth* pass. Dunnet Hd. 3.11. p. R. t. Irvine.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Antwerpen 31.10. til Alexandria.
 s.s. *Ellen* ank. Antwerpen 3.11.
 s.s. *Ellensborg* pass. Dunnet Head 9.11.
 s.s. *Elsborg* afg. Cardiff 9.11.
 s.s. *Else* afg. Gdynia 3.11. til Kotka.
 s.s. *Emanuel*, afg. Piteå 6.11. til La Rochelle.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. London 24.10. til Saffi.
 m.l. *Emma Mærsk* pass. Margallanes 3.11. til San Francisco.
 s.s. *Energi*, forv. afg. La Rochelle 10.11. til Rochefort.
 s.s. *England* pass. Brunshüttel 6.11 p. R. t. Rouen.
 s.s. *Enigheden*, forv. ank. Goole 10.11.
 s.s. *Erindring*, ank. Gdynia 9.11.
 m.s. *Erria*, A. Rasmussen, ank. Hamburg 9.11. udg.
 s.s. *Erik Boye* ank. Helsingør 5.11.
 s.s. *Erna* ank. Buenos Aires 5.11.
 s.s. *Ester* pass. Gibraltar 4.11. p. R. t. London.
 s.s. *Esther Maria*, N. P. Liisberg, pass. Ushant 9.11.
 s.s. *Estland*, H. Fischer, ank. Manchester 4.11.
 s.s. *Estrid* afg. Dakar 31.10 til Konakri.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. St. Thomas 1.11. til London.

F

m.s. *Fanø* ank. Stavanger 31.10.
 m.s. *Fionia*, S. Kolls, ank. Sydney 6.11. udg.
 s.s. *Flora*, i Kbhvn.
 s.s. *Flynderborg* afg. Kemi 9.11.
 s.s. *Fredensborg* afg. Casablanca 4.11.
 s.s. *Frederiksborg* ank. London 5.11.
 s.s. *Freja* ank. London 3.11.
 s.s. *Frigga*, afg. Kbhvn. 10.11. til Grimsby.
 s.s. *Frode*, afg. New York 6.11. til New Orleans.
 s.s. *Fylla* pass. Helsingør 5.11. p. R. t. Sligo.

G

s.s. *Garonne*, afg. Kbhvn. 7.11. til Antwerp.
 s.s. *Georgia*, afg. Gdynia 3.11. til Halmstad.
 s.s. *Gerd* afg. Flushing 1.11. til Alexandria.
 s.s. *Gerda* pass. Cuxhaven 3.11. til Calais.
 s.s. *Gerda Toft* rapp. 750 m. W. of Fortvet.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 5.11.
 s.s. *Gorm*, ank. Middelfart 7.11.
 s.s. *Grete* afg. Port Williams 27.10. til London.
 s.s. *Gronland*, C. Sørensen, ank. Hull 31.10.
 s.s. *Gudrun* afg. Haifa 30.10. til Jaffa.
 s.s. *Gunhild* pass. Dunnet Hd. 5.11. p. R. t. Randers.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Aalborg 2.11.
 s.s. *Gyda* afg. Port Williams 3.11. til Manchester.

H

s.s. *H. H. Petersen*, ank. Kalundborg 8.11.
 s.s. *Halvdan*, afg. La Pallice 9.11. til Le Havre.
 s.s. *Hans*, From, ank. Kbhvn. 11.11.
 s.s. *Hans Broge* afg. Tyne 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Oran 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Hafnia* afg. Aarhus 8.11 til Stettin.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Pernau 8.11.
 s.s. *Harald*, ank. Garston 4.11.
 s.s. *Harriet* afg. Port de Bouc 4.11. til Aalborg.
 s.s. *Helene* afg. Kotka 31.10. til Kemi.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Wellington 24.10. til Persian Gulf.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Tyne 6.11. til Kbhvn.
 m.s. *Herdis* afg. San Nicolas 4.11. til St. John.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Mumbles 28.10. til Chicoutimi.
 s.s. *Hilde* afg. Tyne 3.11. til Jaffa.
 s.s. *Hindsholm*, afg. Kbhvn. 9.11. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, afg. Kbhvn. 12.11. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Preston 4.11.

I

m.s. *India*, S. Krarup, afg. Los Angeles 4.11. hjg.
 m.s. *Indien*, A. Broner, afg. Buenos Aires 30.10.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Gdynia 8.11.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Skagen 3.11. til Antwerpen.
 s.s. *Inge Mærsk* ank. Archangel 24.10.
 s.s. *Inger* ank. Gøteborg 4.11.
 s.s. *Inger Toft* pass. Gibraltar 7.11.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, forv. afg. Port Talbot 12.11.
 m.s. *Irland*, A. Meinertz, ank. Quebec 8.11.
 s.s. *Island*, afg. Kbhvn. 15.11. til Island.
 s.s. *Ivar*, ank. Kbhvn. 11.11.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, ank. Kbhvn. 9.11.
 s.s. *Jacob Mærsk* pass. Dungeness 6.11. p. R. t. Bayonne.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Oran 9.11. p. R. t. Rouen.
 m.l. *Jane Mærsk* afg. Las Piedras 28.10.
 m.s. *Java*, T. Skjolden, ank. Dairen 8.11. udg.
 s.s. *Jenny* pass. Dungeness 6.11. p. R. t. Casablanca.
 s.s. *Jessie Mærsk* ank. Fredericia 5.11.
 s.s. *Johanne* pass. Helsingør 1.11. p. R. t. Kemi.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Antwerp 3.11.
 s.s. *Jolantha*, ank. Hamburg 9.11.
 s.s. *Jonna* afg. Hamburg 5.11. til Barry.
 m.s. *Jutlandia*, A. Topp, afg. Port Said 8.11. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Gdynia 1.11.
 s.s. *Jægersborg* ank. Hull 3.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Bordeaux 28.10.
 s.s. *Karen* afg. Kemi 3.11. til Grangemouth.
 s.s. *Karen Toft* ank. Antwerp 8.11.
 s.s. *Karla* pass. Dungeness 3.11. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Katholm*, afg. Liverpool 9.11. til Swansea.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Istanbul 3.11. til London.
 s.s. *Kejserinde Dagnar* ank. Fredericia 4.11.
 s.s. *Kentucky*, afg. Tyne 4.11. til New York.
 s.s. *Kirsten* afg. Hamburg 4.11. til Irland.
 s.s. *Kirsten Mærsk* pass. Christobal 24.10. p. R. t. Mazatlan.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, ank. Blyth 7.11.
 s.s. *Knud*, ank. Manchester 9.11.
 s.s. *Knut* ank. Bona 6.11.
 s.s. *Kong Haakon*, afg. Stettin 10.11. til Kbhvn.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Hamburg 9.11. hjg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Larne 31.10.
 s.s. *Laura* afg. Rio Janeiro 22.10. til Rotterdam.
 s.s. *Laura Mærsk* pass. Lødingen 31.10.
 m.s. *Leise Mærsk* afg. Clyde 30.10. til Saffi.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Kings' Lynn 1.11.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. Swansea 30.10. til Lewis.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, afg. Braila 1.11.
 s.s. *Lilleborg* afg. Flushing 7.11.
 s.s. *Lilian* pass. Gibraltar 1.11. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Lily* ank. Tayport 2.11.
 s.s. *London*, H. J. Hansen, afg. Riga 4.11.
 m.s. *Lusiana*, afg. Esbjerg 28.10. pass. Ushant 31.10. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 8.11.

M

s.s. *Magnus*, ank. Kbhvn. 10.11.
 s.s. *Maine*, ank. Danzig 5.11.
 s.s. *Maja* ank. Rochester 2.11.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, ank. Shanghai 8.11. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Huelva 6.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. La Laja 9.11. til Tonny Charente.
 s.s. *Margrete* pass. Skagen 23.10. p. R. t. Stansgate.
 s.s. *Margrete*, ank. London 10.11.
 s.s. *Marianne* ank. Calais 4.11.
 s.s. *Marie Toft* ank. Huelva 2.11.
 m.t. *Marie Mærsk* ank. Antwerp 5.11.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Granton 7.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Sete 4.11.
 s.s. *Marx* ank. Cardiff 29.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Newcastle-on-Tyne 21.10. til Dalhousie.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, pass. Sabang 6.11. hjg.
 s.s. *Minsk*, afg. Oran 9.11. til Algiers.

N

s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. København 9.11.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, pass. Helsingør 9.11. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Najaden* pass. Helsingør 2.11. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Nancy* afg. Gibraltar 5.11. til Sete.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Liverpool 5.11.
 s.s. *Nelly* ank. Viborg (Finland) 3.11.
 s.s. *Nerma* pass. Skagen 3.11. p. R. t. Helsingfors.
 s.s. *Nevada*, afg. Kbhvn. 5.11. til Skien.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Los Angeles 28.11. til Osaka.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Los Angeles 28.10. til New York.
 s.s. *Niobe* afg. Marseilles 3.11. til Göteborg.
 s.s. *Nordborg* pass. Kbhvn. 8.11.
 m.s. *Nordbo* afg. Buenos Aires 30.10. til Los Angeles.
 s.s. *Norden* ank. St. John (NB) 3.11.
 m.s. *Nordfarer* afg. Fremantle 30.10. til London.
 m.s. *Nordhavet* ank. Genoa 1.11.
 m.s. *Nordhval* ank. Los Angeles 4.11.
 m.s. *Nordkap* afg. Buenos Aires 5.11. til New York.
 s.s. *Nordlys* afg. Ibcuy 29.10. til New York.
 m.s. *Nordpol* afg. Shanghai 24.10. til Vancouver.
 s.s. *Nordsøen* ank. Dover 6.11.
 m.s. *Normandiet*, K. Petersen, afg. London 5.11.

O

s.s. *Odin*, ank. Göteborg 10.11.
 s.s. *Olaf*, ank. Nakskov 8.11.
 s.s. *Olga* ank. Lowestoft 4.11.
 s.s. *Olga S.* afg. Rotterdam 4.11. til Alexandria.
 s.s. *Oluf Mærsk* pass. Ushant 5.11. p. R. t. Casablanca.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, afg. Houston 5.11.
 m.s. *Oregon*, ank. Rosario 1.11.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, ank. Tyne 7.11.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Montreal 28.10.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, afg. Los Angeles 23.10. til Christobal.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, ank. Methil 7.11.
 s.s. *Paula* afg. Callao 5.11. til Chile.
 m.s. *Peru*, V. Kragelund, ank. Bangkok 23.10. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Los Angeles 30.10. til Cebu.
 s.s. *P. Madsen* forv. ank. Sunderland 10.11.
 s.s. *P. N. Damm* ank. Boston 4.11.
 s.s. *Polly* ank. Bridgwater 29.10.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Mullerup 11.11.
 s.s. *Primula*, forv. Ank. Kbhvn. 11.11.
 s.s. *Prins Knud* A. Westergaard, ank. London 5.11.

R

s.s. *Randi* afg. Nazaire 29.10. til Las Palmas.
 s.s. *Reval* afg. Riga 11.11. til Boston Lanc.
 s.s. *Riga* afg. Delfzijl 10.11.
 s.s. *Rigmor* afg. Gdynia 4.11.
 s.s. *Rita*, ank. Kbhvn. 9.11.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. Liverpool 4.11.
 s.s. *Robert* ank. Hull 1.11.
 s.s. *Rosenborg* ank. London 5.11.
 s.s. *Rota*, ank. Kbhvn. 5.11.

S

s.s. *Saga*, ank. Kbhvn. 4.11.
 m.s. *Sally Mærsk* ank. Saigon 2.11.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Danzig 29.10.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Scandia* p. R. t. Baytown 6.11 35 N 45 W.
 s.s. *Scandia* ank. København 8.11.
 s.s. *Scotia* ank. Danzig 9.11.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Zebrügge 10.11.
 m.s. *Selandia*, F. Andersen, afg. Hull 6.11. hjg.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, afg. Los Angeles 27.10. til Yokohama.
 s.s. *Signe* pass. Ushant 5.11. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Sigrud* pass. Hanstholm 1.11. p. R. t. Stansgate.
 s.s. *Sigrun*, ank. Horsens 9.11.
 s.s. *Silkeborg* ank. Casablanca 5.11.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Bordeaux 5.11.
 s.s. *Skagerak* afg. Cork 5.11. til Clyde.
 s.s. *Skjold*, ank. Danzig 9.11.
 s.s. *Skodsborg* ank. Tyne 8.11.
 s.s. *Sleipner*, afg. Kbhvn. 10.11. til Gdingen.
 s.s. *Sonja*, H. J. Rasmussen, afg. København 10.11.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Skagen 3.11. p. R. t. Bayonne.
 s.s. *Sophie* ank. Gdynia 2.11.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Huelva 7.11. til Dunkirk.
 s.s. *Stella* ank. Bristol 3.11.
 m.s. *Stjerneborg* ank. Belfast 7.11.
 s.s. *Stockholm*, R. W. Caspersen, afg. Hull 6.11.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Beira 18.10.
 s.s. *Suava*, ank. Kbhvn. 7.11.
 s.s. *Svanholm*, ank. Kbhvn. 9.11.
 s.s. *Svend Pii* pass. Dunnet Hd. 23.10. p. R. t. Montreal.
 s.s. *Søborg* afg. Setubal 9.11.

T

s.s. *Taarholm*, ank. Liverpool 7.11.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, afg. New York 6.11.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Roder, afg. Fremantle 6.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Bandholm 11.11.
 s.s. *Tempo*, Joh. Skou, afg. Esbjerg 11.11. til Groningen.
 s.s. *Tennessee*, ank. Galveston 6.11.
 s.s. *Thyra*, ank. Leith 8.11.
 s.s. *Thyra* pass. Helsingør 5.11. p. R. t. Shoreham.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, afg. Kbhvn. 8.11. til Valencia.
 m.s. *Tongking*, A. Juul Christensen, pass. Minikoi 7.11. hjg.
 s.s. *Tove* ank. Portsmouth 24.10.
 s.s. *Tovelil*, Nørholm Hansen, pass. Oran 7.11.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Nakskov 11.11.
 s.s. *Trondhjem*, afg. Bergen 9.11. til Trondheim.
 s.s. *Tula*, afg. Algiers 9.11. til Tunis.
 s.s. *Tunis*, pass. Gibraltar 9.11. vestg.
 s.s. *Tyr*, i Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, ank. Danzig 5.11.
 s.s. *Ulla* afg. Buenos Aires 31.10. til Rotterdam.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Dublin 2.11.
 s.s. *Uranienborg* afg. Freeport 28.10.

V

s.s. *Valborg* afg. Vasa 2.11. til Burea.
 s.s. *Vendia* afg. Bremen 9.11. til Køge.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Gdynia 4.11.
 s.s. *Viborg* pass. Kopervik 8.11.
 s.s. *Victoria* ank. København 8.11.
 s.s. *Viola* ank. Port Williams 3.11.
 s.s. *Virginia*, ank. Stavanger 1.11.

W

s.s. *Wilh. Colding* ank. Tyne 3.11.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. London 6.11.

Y

s.s. *Yrsa*, ank. Hamburg 9.11.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Kbhvn. 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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. AarTelefon 2070 • 12610
samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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.

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weeseberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.: Mամdresch

Aalborg

GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

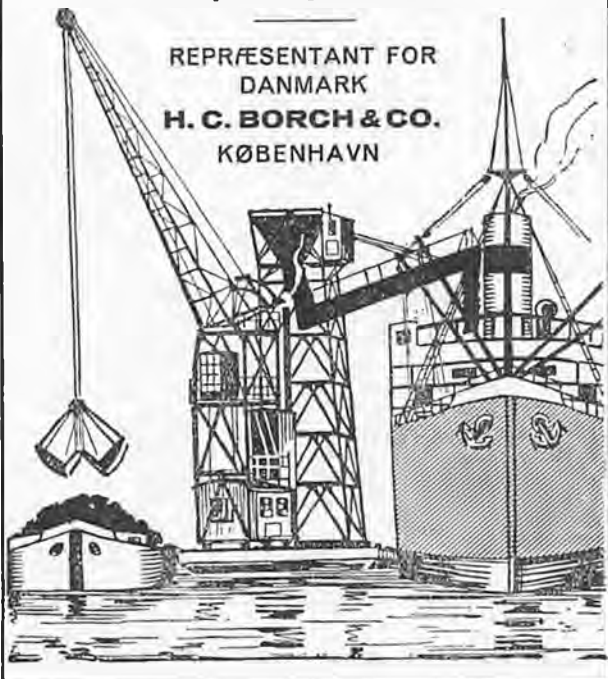
STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
 Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK
 H. C. BORCH & CO.
 KØBENHAVN

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

**AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK
 NYHAVN 43

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
 ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter
 og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codex: 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.

52. Aargang.

København 11. November 1936.

Nr. 45.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S. og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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 Sæen.

I. Østersøen.

3029. (T). Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvning. Aspö sten. Fast Sømærke odelagt.
(U. f. s. Nr. 45/3338. Stockholm 1936.)
Den øverste Del af *Aspö sten* faste Sømærke paa c. $56^{\circ} 04',_9$ N. $15^{\circ} 32',_2$ E. er blæst ned. Sømærket vil snarest muligt blive repareret.
3030. (T). Sverige. Kalmar—Färjestaden. Midlertidigt Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 45/3337. Stockholm 1936.)
En Stage med Tværtræ er udlagt paa $56^{\circ} 38',_{90}$ N. $16^{\circ} 26',_{88}$ E., ud for *Färjestaden (Öland)*, som midlertidig Vinterafmærkning. Stagen inddrages uden nærmere Meddelelse i Foraaret 1937.
3031. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort NW. Tilljandersknallt Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 45/3336. Stockholm 1936.)
Lystønden *Tilljandersknallt* paa c. $58^{\circ} 45'$ N. $17^{\circ} 50'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 44/2982 1936.)
3032. Sverige. Stockholm Skærgaard. Huvudskär. Ålandskär. Varde ommalet.
(U. f. s. Nr. 45/3335. Stockholm 1936.)
Ålandskär Varde, der tidligere har været graa, er malet hvid.
 $58^{\circ} 57',_{85}$ N. $18^{\circ} 34',_{63}$ E.
3033. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm Frihavn. Sømærke inddrages.
(U. f. s. Nr. 45/3334. Stockholm 1936.)
Inden Udgangen af 1936 inddrages Stagen med Kost paa $59^{\circ} 20',_{73}$ N. $18^{\circ} 07',_{97}$ E. for at gøre Plads for en Fortøjtønde.
3034. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Taagesignal atter normalt.
(U. f. s. Nr. 30/1038. Helsingfors 1936.)
Taagesignalet fra *Utö* Fyr paa c. $59^{\circ} 47'$ N. $21^{\circ} 22'$ E. afgives atter normalt med Nautofon.
(E. f. S. Nr. 30/2058 1936.)

3035. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Gråhara Fyr. Radiofyr oprettet. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 30/1034. Helsingfors 1936.)

Ved *Gråhara Fyr* paa c. 60° 06' N. 24° 59' E. er oprettet et Radioretningsfyr, der indgaar som Nr. 3 i Gruppen *Porkkala Kallbåda—Kalbådgrund Fyrskib—Gråhara*. Radiofyret har paabegyndt Prøveudsendelser. Taagesignalapparatet ved *Gråhara Fyr* er samtidig erstattet med en elektrisk Nautofon, dog bibeholdes Knaldsignalapparatet som Reserve.

1. Retningsradiofyr. Bølgelængde: 303,5 kc/s (988 m) A 2.
Tonehøjde for urettede Signaler 376 c/s og Retningssignaler 752 c/s. Rækkevidde: 25 Sm.

Signalet er:

a. Bogstaverne HA 1 Gang urettet	4,67 ^s ,
b. Pause	0,62 ^s ,
c. 4 Radioretningstegn	4,96 ^s ,
d. 4 Grupper af Radiotegn, af hvilke hver Gruppe omfatter 1 urettet Radiotegn (0,62 ^s) og 4 Radioretningstegn . .	22,32 ^s ,
e. En lang, urettet Streg	16,48 ^s ,
f. Pause	10,95 ^s ,

Signal gntaget	1 ^m .
Hele Signalets Varighed	2 ^m ,
Pause	4 ^m ,
Periode	6 ^m .

Retningen af Radioretningssignalet er Pejling c. 7°.

Radioretningssignalet er i Retningslinien en lang Streg; paa W.-Siden af Retningslinien en Række Prikker og paa E.-Siden en Række almindelige Streger.

Sendetider: I Taage og usigtbart Vejr uafbrudt hver 6^m, begyndende ved det 4. Minut af hver Time.

I klart Vejr 4 Gange i Timen begyndende ved det 4^m, 10^m, 34^m og 40^m af hver Time.

2. Lufttaagesignalet afgives hver 1^m med Nautofon, som følger:

En Enkelttone 5^s (tjener til Afstandsbestemmelse), derpaa efter en Pause paa 25^s, en Gruppe paa 3 Toner, hver af 3^s. Varighed med en Mellempause af 1^s.

Til Afstandsbestemmelse er Lufttaagesignal synkroniseret med Radiosignalet saaledes, at 5^s Enkelttonen i Lufttaagesignalet begynder samtidig med, at Bogstavet A i Radiosignalet slutter.

Afstanden bestemmes ved, at man tæller Antallet af de urettede Radiotegn (0,62^s), som man hører, indtil 5^s Enkelttonen i Lufttaagesignalet begynder.

Ethvert urettet Radiotegn angiver 1 Sm og Antallet af urettede Radiotegn, der høres, inden man hører Lufttaagesignalet, angiver Afstanden fra *Gråhara Fyr* i Sm.

A d v a r s e l: Den nævnte Gruppe paa 3 Toner, hver af 3^s. Varighed, i Lufttaagesignalet maa ikke benyttes til Afstandsbestemmelse.

Taagesignalets Styrke er afhængig af Vejrforholdene.

(E. f. S. Nr. 36/2455 1936. Kort Nr. 276.)

3036. Finland. Finske Bugt. Viipuri. Uuras. Ravansaari Ledefyr forandret.

(U. f. s. Nr. 30/1033. Helsingfors 1936.)

Ledefyrene *Ravansaari övre* og *Ravansaari nedre* er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Hurtigblink, c. 60 Blink pr. Min. Fyrene, der er synkroniseret, er overet i Pejling c. 255°. — Iøvrigt uforandrede.

(E. f. S. Nr. 38/2581 1936. Kort Nr. 277.)

3037. Estland. Moon Sund. Vorms Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 9/35. Tallinn 1936.)

Vorms hvide og røde Blinkfyr paa c. 59° 01',7 N. 23° 07',1 E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mærke 3^s. Fyret lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra W.-Kysten af *Vorms* Ø til 8°.
 2. Rødt i — - 8° til 66°.
 3. Grønt i — - 66° - 134°.
 4. Hvidt i Pej. fra 134° til 148°.
 5. Rødt i — - 148° - 213°.
- Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 29/1970 1936. Kort Nr. 268.)

- 3038. (T). Letland. Indløbet til Riga Bugt. Ovisi Fyrskib ligger ikke ude.**
(N. f. S. Nr. 45/5033. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Ovisi* paa c. 57° 38',₀ N. 21° 36',₂ E. er bortdrevet fra sin Station. Tidspunktet for Genudlægningen er usikkert.
- 3039. Danzigomraadet. Vinterafmærkning.**
(Meddelelse fra det danske Generalkonsulat i Danzig.)
Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
- 3040. Danzigomraadet. Neufahrwasser. Tønder flyttet.**
(N. f. S. Nr. 45/4927. Berlin 1936.)
- a. Den røde Lys- og Klokketønde er flyttet til 54° 25' 34",₅ N. 18° 38' 55",₅ E.
 - b. Den røde Spirtønde NW. for E.-Molens Hoved til 54° 25' 16",₃ N. 18° 39' 15",₀ E.
 - c. Sort Spidstønde 1 til 54° 25' 35",₅ N. 18° 39' 11",₅ E.
 - d. — — 2 - 54° 25' 25",₀ N. 18° 39' 16",₀ E.
 - e. — — 3 - 54° 25' 20",₆ N. 18° 39' 20",₀ E.
- (Kort Nr. 269.)
- 3041. (T). Tyskland. Adlergrund Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**
(N. f. S. Nr. 45/5030. Berlin 1936.)
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Adlergrund* paa c. 54° 50' N. 14° 22' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
- 3042. (T). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Neustadt Bugt. Losseplads midlertidig afmærket.**
(N. f. S. Nr. 45/5032. Berlin 1936.)
Som Afmærkning for en Losseplads er en graa Tønde mærket „*Baggerschütt*“ midlertidig udlagt paa 54° 03' 30" N. 10° 49' 30" E. Naar Lossepladsen efter c. 1/2 Aars Forløb ikke mere benyttes, inddrages Tønden uden nærmere Meddelelse.
(Se Tillæg.)
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Sya for Fyn og Lille-Bælt.**
- 3043. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget for Vinteren.**
Stagerne med Koste, der afmærker Sejløbet til *Hellerup* Lystbaadehavn, er inddraget for Vinterperioden. c. 55° 43',₉ N. 12° 35',₂ E.
- 3044. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Jersie Strand. Vrag bortsprængt. Vragafmærkning inddraget.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/2575 1936 meddeles, at de deri nævnte 3 Vrag er bortsprængt, saaledes at mindste Dybde over Vragresterne ved daglig Vandstand er 1,1 m. Vragafmærkningen er inddraget.
c. 55° 31',₃ N. 12° 13',₇ E.
(E. f. S. Nr. 37/2575 1936. Kort Nr. 210 og 278.)
- 3045. Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib genudlagt.**
(U. f. S. Nr. 45/3346. Stockholm 1936.)
Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c. 55° 35',₅ N. 12° 50',₈ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 38/2583 1936.)

- 3046. (T). Sverige. Sundet. Indløbet til Klagshamn Havn. Dybde aftaget.**
(U. f. s. Nr. 45/3345. Stockholm 1936.)
Dybden i Indløbsrenden til *Klagshamn* Havn er aftaget, saaledes at den ved Middelvandstand ikke kan passeres af Skibe med større Dybgaade end 4,7 m i Stedet for 5,1 m. c. $55^{\circ} 31',4$ N. $12^{\circ} 53',6$ E.
(Kort Nr. 249 og 210. Danske Lods, Side 294.)
- 3047. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lange Vrid. Tærø. Baake genopføres ikke.**
Baaken med firkantet Tavle paa *Tærø* paa $54^{\circ} 57' (28'')$ N. $12^{\circ} 06' (09'')$ E., der er blæst om, vil ikke blive genopført.
(E. f. S. Nr. 43/2924 1936. Kort Nr. 301 og 291. Danske Lods. Side 526. Søm.-Fort., Side 79, Nr. 33.)
- 3048. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.**
Paa Skydeterrænet ved *Halk* afholdes Skarpskydning paa de nedenførte Dage, som følger:
Den 25. November d. A.: Skydning med Gevær og Rekylgvær.
Den 27. November d. A.: Skydning med Gevær og Rekylgvær.
Den 2. December d. A.: Skydning med Rekylgvær.
Angaaende Skydeterrænets Grænser samt Signaler under Skydningen henvises til E. f. S. Nr. 1/36 1936.
Signalmasten i den NE.-lige Del af Skydeterrænet: c. $55^{\circ} 10',6$ N. $9^{\circ} 38',8$ E.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3049. Danmark. Kattegat. Læsø Rende Fyrskib ombyttet.**
Det paa Stationen *Læsø Rende* paa c. $57^{\circ} 13'$ N. $10^{\circ} 42'$ E. hidtil liggende Reservefyrskib er nu ombyttet med et elektrisk drevet Fyrskib.
Det nye Fyrskib har 2 Master, og Fyret vises fra en paa Stormasten fast anbragt Lanterne. Fyrkarakteren er uforandret, hvidt Et-Blink hver 12^s , Blink c. 3^s , Mørke c. 9^s . Flammens Højde over Vandet er 14 m. Synsvidde: $12,5$ Sm. Lysevne: 19 Sm. Taagesignal afgives med en Membransirene. Tonehøjde: 525 Sv/s. Karakteren af Taagesignalet er uforandret, En-Tone hver 1^m , Tonens Varighed c. 4^s .
Fyret holdes tændt om Dagen i usigtbart Vejr.
(E. f. S. Nr. 41/2843 1936. Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 143. Fyr-Fort. Nr. 106.)
- 3050. Danmark. Limfjorden. Tisted Bredning. Mors N.-Kyst. Sundby N. Sundby Tovbane. Sømærker udlagt.**
Som Afmærkning for den W.-lige Begrænsning af den gravede $4,2$ m dybe Rende, der fører ind til *Sundby Tovbanes* Brohoved, er der udlagt 2 røde Stager, den ene c. 30 m NW. for Yderenden af Brohovedet, den anden c. 30 m SW. for Inderenden af Brohovedet. c. $56^{\circ} 53',5$ N. $8^{\circ} 41',3$ E.
(E. f. S. Nr. 38/2590 1936. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 470. Havnelods, Side 187. Søm.-Fort. Side 64, Nr. 30 A.)
- 3051. Danmark. Limfjorden. Venø Sund. Afmærkning forandret.**
1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt ud for S.-Enden af *Askær Odde* paa $56^{\circ} 30' 59''$ N. $8^{\circ} 37' 06'',6$ E.
2. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Askær Odde*, er flyttet c. 20 m N. efter og ligger nu paa $56^{\circ} 31' 03''$ N. $8^{\circ} 37' 09'',8$ E.
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 454. Søm.-Fort., Side 62, Nr. 6 og 6 A.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3052. Norge. Lofoten. Nordre Nappstrømmen. Hundholmen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 33. Oslo 1936.)

Paa E.-Siden af *Hundholmen* er paa $68^{\circ} 09' 44''$ N. $13^{\circ} 27' 10''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 6^s . Flammens Højde: $13,5$ m. Synsvide: $11,3$ Sm for hvidt, $8,0$ Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 106° til 114° . | 7. Rødt i Pej. fra 169° til 187° . |
| 2. Hvidt i — - 114° - 118° . | 8. Grønt i — - 187° - 193° . |
| 3. Rødt i — - 118° - 128° . | 9. Rødt i — - 193° - 247° . |
| 4. Hvidt i — - 128° - 130° . | 10. Grønt i — - 247° - 326° . |
| 5. Grønt i — - 130° - 165° . | 11. Hvidt i — - 326° - 336° . |
| 6. Hvidt i — - 165° - 169° . | 12. Rødt i — - 336° - 106° . |

Brændetid: 12. August—24. April.

3053. Norge. Lofoten. Gimsøystømmen. Festvaghalsen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 33. Oslo 1936.)

Ved *Gimsøystømmens* N.-lige Indløb er paa $68^{\circ} 20' 15''$ N. $14^{\circ} 20' 17''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: $8,5$ 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 Pej. fra 22° til 28° . | 6. Hvidt i Pej. fra 148° til 154° . |
| 2. Grønt i — - 28° - 34° . | 7. Rødt i — - 154° - 161° . |
| 3. Hvidt i — - 34° - 42° . | 8. Hvidt i — - 161° - 179° . |
| 4. Rødt i — - 42° - 131° . | 9. Grønt i — - 179° - 204° . |
| 5. Grønt i — - 131° - 148° . | 10. Rødt i — - 204° - 208° . |

Brændetid: 12. August—24. April.

3054. Norge. Lofoten. Moldøren. Brettesnes. Soten Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 33. Oslo 1936.)

Ved *Brettesnes* er paa $68^{\circ} 13' 32''$ N. $14^{\circ} 51' 15''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: $7,5$ 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 Pej. fra 278° til 295° . | 6. Rødt i Pej. fra 30° til 94° . |
| 2. Grønt i — - 295° - 328° . | 7. Grønt i — - 94° - 182° . |
| 3. Hvidt i — - 328° - 339° . | 8. Hvidt i — - 182° - 210° . |
| 4. Rødt i — - 339° - 360° . | 9. Rødt i — - 210° - 223° . |
| 5. Grønt i — - 360° - 30° . | |

Brændetid: 12. August—24. April.

3055. Norge. Lofoten. Årsteinen. Værholmen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 33. Oslo 1936.)

Paa *Værholmen* er paa $68^{\circ} 15' 20''$ N. $15^{\circ} 00' 00''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: $5,3$ Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt og er synligt fra Søen i Pejlinger fra c. 229° til c. 64° .

Brændetid: 12. August—24. April.

3056. Norge. Trondheimsfjorden. Beitstadfjorden. Fjordskjær NE. Oplysning om Båe.

(E. f. S. Nr. 10/855. Oslo 1936.)

Båen, der var rapporteret at ligge paa c. $64^{\circ} 01',3$ N. $11^{\circ} 19',3$ E., c. 260 m c. 64° fra Jernstangen paa *Fjordskjær*, er blevet undersøgt. Den er identisk med den tørfaldende Grund, som strækker sig i NE.-lig Retning fra forannævnte Jernstang, og som er angivet i Kortet.

(E. f. S. Nr. 36/2088 1934.)

3057. Norge. Egersund. Nyåsflua Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 33. Oslo 1936.)

Ved *Nysundets* E.-lige Indløb er paa *Nyåsflua* paa $58^{\circ} 27' 20''$ N. $5^{\circ} 59' 12''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

3058. Nordsøen. Lyngvig Fyr W. Drivende Vraggods.

(Telegram fra Politimesteren i Ringkøbing.)

Den 5. November 1936. En afbrækket svær Mast eller Lossebom med Beslag observeret drivende paa c. $56^{\circ} 03' N.$ $8^{\circ} 01' E.$, c. 3 Sm W. for *Lyngvig Fyr*.

3059. (T). Tyskland. Elben. Reservefyrskip udlagt i Stedet for Elbe 1.

(N. f. S. Nr. 45/4943. Berlin 1936.)

Som Erstatning for det sunkne Fyrskib *Elbe 1* er paa $54^{\circ} 00' 43'' N.$ $8^{\circ} 11' 59'' E.$, W. for det sunkne Fyrskib, udlagt Fyrskibet „*Reserve Norderney*“, der fører de samme Kendetegn som Hovedfyrskipet *Elbe 1*. Fyrkarakteren er uforandret, og Reservefyrskipet afgiver Radiopejlsignaler ogsaa til Øvelsesbrug ligesom Hovedfyrskipet. Lufttaagesignaler afgives kun med elektrisk Membransender, Bogstavet L hver 30^s , Tone $1,5^s$, Pause $1,5^s$, Tone $4,5^s$, Pause $1,5^s$, Tone $1,5^s$, Pause $1,5^s$, Tone $1,5^s$, Pause $16,5^s$.

(E. f. S. Nr. 44/3028 1936. Kort Nr. 264.)

3060. (T). Tyskland. Elben. Vraget af Fyrskib Elbe 1 afmærket. Trafikforskrift.

(N. f. S. Nr. 45/4944. Berlin 1936.)

En grøn Vraglystønde med N.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 18^s , Blink 2^s , Mørke 3^s , Blink 2^s , Mørke 3^s , Blink 2^s , Mørke 6^s , er udlagt paa $54^{\circ} 00' 56'' N.$ $8^{\circ} 13' 02'' E.$, c. 300 m NW. for det sunkne Fyrskibs Plads.

Under gunstige Vejrforhold ligger en Bjergningslægte over Vraget. Den fører om Dagen 2 grønne Balloner paa hver Side og om Natten 2 grønne Lanterner paa hver Side.

Vragstedet kan befares paa begge Sider, dog anmodes den udgaaende Trafik indtrængende om at tage Vraglystønden og det nyudlagte Reservefyrskip om Bagbord.

Man skal undgaa at sejle mellem Vragstedet og Reservefyrskipet.

3061. Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 4 genudlagt.

(N. f. S. Nr. 45/5037. Berlin 1936.)

Fyrskibet *Elbe 4* „*Bürgermeister Kirchenpauer*“ er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 34/2356 1936.)

3062. (P). Holland. Kallantsoog W. Skibsfartshindring.

(B. a. Z. Nr. 260/3127. 's-Gravenhage 1936.)

En Undervandshindring, formodentlig et Vrag, c. 4 m under Vandets Overflade rapporteres at ligge paa c. $52^{\circ} 50' N.$ $4^{\circ} 29' E.$, c. $7\frac{1}{2}$ Sm W. for *Kallantsoog*.

3063. (T). Holland. IJmuiden. Vrag afmærket.

(B. a. Z. Nr. 257/3089. 's-Gravenhage 1936.)

En grøn Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 10^s , Lys 7^s , Mørke 3^s , er udlagt paa c. $52^{\circ} 28',5 N.$ $4^{\circ} 29' E.$ ved SE.-Siden af Vraget, som ligger sunket c. 300 m SSE. for *IJmuiden* Lys- og Fløjtetønde.

(E. f. S. Nr. 44/3001 1936.)

3064. Belgien. Schelde. Vrag fjernet.

(B. a. Z. Nr. 258/3110 og 260/3129. 's-Gravenhage 1936.)

Vraget, der laa sunket paa c. $51^{\circ} 16',5 N.$ $4^{\circ} 18',5 E.$, er fjernet og de udlagte Vraglystønder inddraget.

Spidstønde Nr. 58 er flyttet tilbage til sin tidligere Plads.

(E. f. S. Nr. 44/3002 1936.)

3065. Belgien. Wandelaar Fyrskib ENE. Vraglystønde genudlagt.

(B. a. Z. Nr. 255/3080. 's-Gravenhage 1936.)

Den grønne Vrag-, Lys- og Klokketønde paa c. $51^{\circ} 24' N.$ $3^{\circ} 06' E.$, c. 4 Sm 60° fra *Wandelaar* Fyrskib, er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 29/1993 1936.)

- 3066. Belgien. West Hinder Fyrskib genudlagt.**
(B. a. Z. Nr. 255/3080. 's-Gravenhage 1936.)
Fyrskibet *West Hinder* paa c. $51^{\circ} 22',_5$ N. $2^{\circ} 26'$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 29/1995 1936.)
- 3067. England. Themsen Munding. Herne Bugt. Midlertidig Tønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2179. London 1936.)
Den paa c. $51^{\circ} 24'$ N. $1^{\circ} 08'$ E. midlertidig udlagte rød- og hvidternede Stump-
tønde er atter inddraget.
(E. f. S. Nr. 23/1404 1935).
- 3068. (T). England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib forandret og midlertidig ombyttet med Reservefyrskib.**
(N. t. M. Nr. 53. Trinity House, London 1936.)
Sunk Fyrskib paa c. $51^{\circ} 52'$ N. $1^{\circ} 37'$ E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-
Blink, To-Blink hver 20^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 17^s .
Fyrskibet er midlertidig for et Tidsrum af c. $2\frac{1}{2}$ Maaned ombyttet med et Reserve-
fyrskib, der har Fyrlanternen paa halv Mast. Fyrkarakteren er som ovenanført hvidt
Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s , men Blinkenes Længde er ikke nøjagtig, som angivet,
men Perioden er 20^s . Fyrets Lysevne er reduceret. Taagesignal afgives med Sirene,
To-Stød hver 1^m . Undervandsklokken er uforandret.
Nærmere Meddelelse om Hovedfyrskibets Genudlæggelse fremkommer ikke.
(E. f. S. Nr. 29/2000 1936.)

(Se Tillæg.)

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

- 3069. Frankrig. Isigny. Ledefyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 45/2911. Paris 1936.)
Den 20. November d. A. forandres *Isigny* Ledefyr paa c. $49^{\circ} 19',_5$ N. $1^{\circ} 06',_7$ W. uden nærmere Meddelelse til begge at vise hvidt 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 . Fyrene er synkroniserede. Synsvide: 16 Sm.
- 3070. (T). Frankrig. Saint Malo Red. Les Ouvras Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 45/2914. Paris 1936.)
Les Ouvras Baake paa c. $48^{\circ} 39',_7$ N. $2^{\circ} 03',_4$ W. er forsvundet.
- 3071. Frankrig. Erqui. Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. 45/2912. Paris 1936.)
Fyret paa Yderenden af Molen paa c. $48^{\circ} 38',_1$ N. $2^{\circ} 28',_4$ W. er forandret til at vise hvidt, rødt 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 . Synsvide: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
a. Hvidt i Pej. fra 81° til 93° . c. Grønt i Pej. fra 69° til 81° .
b. Rødt i — - 93° - 114° .
(E. f. S. Nr. 41/2805 1936.)
- 3072. England S.-Kyst. Newhaven. Skær.**
(N. t. M. Nr. 2196. London 1936.)
Et Skær, der ved Lavvande rager c. $1,8$ m over Vandet, ligger paa $50^{\circ} 46' 30''$ N. $0^{\circ} 03' 30''$ E., c. 26 m 115° fra *Newhaven* Bølgebryderfyr.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3073. Afrika W.-Kyst. Levrier Bugt. Banke udvider sig.

(N. t. M. Nr. 2142. London 1936.)

Levrier Banke udvider sig SW. efter. Dybden paa c. $20^{\circ} 46' N.$ $17^{\circ} 02' W.$, $0,86$ Sm 91° fra *Cape Blanco* Fyr, er $8,2$ m.

3074. Afrika W.-Kyst. Lobito Bugt. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2143. London 1936.)

E. f. S. Nr. 41/2814 1936 annulleres og erstattes med:

Fyret paa $12^{\circ} 18' 43'' S.$ $13^{\circ} 37' 13'' E.$ er forandret fra at vise afvekslende hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink, og rødt Et-Blink til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver $21\frac{1}{2}^s$. Synsvidde: 18 Sm.

3075. S-lige Atlanterhav. Inaccessible og Nightingale Islands. Oplysning om Beliggenhed.

(N. t. M. Nr. 2107. London 1936.)

1. *Inaccessible Island* er beliggende paa c. $37^{\circ} 17' S.$ $12^{\circ} 40' W.$
2. *Nightingale Island* er beliggende paa c. $37^{\circ} 25' S.$ $12^{\circ} 28' W.$

3076. Bermudas Øerne. Kitchen Shoals. Tønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 2170. London 1936.)

Kitchen Shoals Tønde er flyttet c. $0,3$ Sm i Retningen 247° og ligger nu paa $32^{\circ} 25' (59'') N.$ $64^{\circ} 36' (27'') W.$

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

3077. Brasilien. São Sebastião Channel. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 2150. London 1936.)

En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa c. $23^{\circ} 47' S.$ $45^{\circ} 22' W.$, $2,3$ Sm 40° fra *São Sebastião* Kirke.

3078. Chile. Isla Queullin. Sandtange udvider sig.

(N. t. M. Nr. 2149. London 1936.)

Sandtangen paa c. $41^{\circ} 53' S.$ $72^{\circ} 57' W.$, $0,0$ Sm 277° fra *Punta Huin* Fyr, udvider sig W. efter.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3079. Spanien. Palamós Ankerplads. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 2157. London 1936.)

Fyret paa *Molino Point* paa c. $41^{\circ} 50' N.$ $3^{\circ} 08' E.$ er synligt hele Horisonten rundt.

3080. Korsika. Les Moines Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 45/2908. Paris 1936.)

Les Moines Fyr paa c. $41^{\circ} 26',9 N.$ $8^{\circ} 54' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 30/2105 1936.)

3081. Sardinien. Tyrenske Hav. Isola Santa Maria. Punta Filetto Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 323/888. Genua 1936.)

Punta Filetto Fyr paa c. $41^{\circ} 18' N.$ $9^{\circ} 23' E.$ er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 2^s , Blink $0,5^s$, Mørke 7^s . — Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 39/2677 1936.)

- 3082. Italien S.-Kyst. Capo S. Maria di Leuca. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. 337/908. Genua 1936.)
Capo S. Maria di Leuca Fyr paa c. 39° 48' N. 18° 22' E. er formærket fra Kysten N. for Fyret til Pejling 220°.
- 3083. Ioniske Hav. Port Gomenizza. Dybde paa Barren aftaget.**
(N. t. M. Nr. 2141. London 1936.)
Dybden paa Barren er aftaget 0,61 m mellem Punkterne 0,8 Sm 278° og 0,3 Sm 291° fra *Cape Kudromurto* Fyr, der er beliggende paa c. 39° 29' N. 20° 15' E.
- 3084. Grækenland. Kassandra Bugt. Sithonia Halvø. Tripotamo N. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2184. London 1936.)
Paa 40° 05' 18" N. 23° 48' 00" E. er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvide: 5 Sm. Jernbaake.
- 3085. Grækenland. Ægæiske Hav. Paros. Merminga Rock. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2185. London 1936.)
Paa *Merminga Rock* er paa c. 37° 12' N. 25° 04' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 15,8 m. Synsvide: 8 Sm. Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 44/3013 1936.)
- 3086. Ægæiske Hav. Isola di Lero. Portolago. Lodstvang ophævet.**
(N. f. S. Nr. 45/4933. Berlin 1936.)
Lodstvangen, der midlertidig har været paabudt ved Indsejlingen til Havnen, er ophævet.
c. 37° 06' N. 26° 50' E.
(E. f. S. Nr. 42/2473 1935.)
- 3087. Spansk Nordafrika. Ceuta. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 44/4924. Berlin 1936.)
Ind- og Udsejling uden Lods om Dagen er paa det strengeste forbudt.
Fra Solnedgang til Solopgang er Havneindløbet spærret undtagen for de Skibe, der indenfor 4 Timer har givet Havnemyndighederne Meddelelse derom.
Enhver Overtrædelse straffes og vedkommende bliver gjort ansvarlig for enhver Skade.
c. 35° 54' N. 5° 18' W.

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

- 3088. (T). Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Hor al Rooka. Fyr midlertidig tændt.**
(N. t. M. Nr. 2175. London 1936.)
Som Afmærkning for en under Bygning værende Pælebaake er paa c. 29° 52' N. 48° 43' E. midlertidig tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s. Flammens Højde: 4,6 m.
- 3089. Persiske Bugt. Shatt-al-Arab. Hor al Rooka. Fyr tændt. Lystønde inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2174. London 1936.)
1. Paa c. 29° 53' N. 48° 42' E., 2,45 Sm 344 1/2° fra Semaforen, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s. Flammens Højde: 5,6 m. En sort Støtte paa Pæle med Trekant som Topbetegnelse. Fyret, der vil blive Forfyr af et nyt Par Ledefyr, er formærket mellem Pejlingerne 299° og 119°.
2. Lystønden *Inner Western* c. 0,1 Sm N. for (1) er permanent inddraget.

3090. Bengalske Bugt. Birma. Tavoy Floden Indløb. Grund.

(N. t. M. Nr. 2176. London 1936.)

En Grund med 3,7 m Vand rapporteres at ligge paa c. 13° 41' N. 98° 12' E., 1 Sm 5° fra Pagoden paa *Kathema Kyun* N.E.-Pynt.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**3091. Sunda Øerne. Macassar Stræde. Muara Berau Anduvning. Baake opføres.**

(N. t. M. Nr. 2117. London 1936.)

I Løbet af December d. A. opføres uden nærmere Meddelelser en hvid Jernbaake med Ballon paa et Skær med under 1,8 m Vand paa 0° 12' 30" S. 117° 36' 15" E.

3092. Siam Bugt. Malacca E.-Kyst. Kuala Trengganu. Ledefyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 2178. London 1936.)

De røde, faste Ledefyr paa *Pulo Duyong* paa c. 5° 21' N. 103° 07' E. er nedlagt.

3093. Siam Bugt. Great Redang Harbour. Grund.

(N. t. M. Nr. 2162. London 1936.)

En Korallgrund med 4,0 m Vand ligger paa c. 5° 45' N. 103° 01' E., 945 m 83° fra *Pulo Pinang* 139,0 m høje Top.

3094. Filippinerne. Burias Island W. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2128. London 1936.)

1. En 9,1 m Grund er fundet paa 12° 53' 00" N. 123° 07' 15" E.
2. En 9,1 m Grund er fundet paa 12° 52' 30" N. 123° 08' 13" E.

3095. Sibirien. Expedition Bay. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 2145. London 1936.)

Ved *Nazimof Point* Fyr paa c. 42° 38' N. 130° 48' E. er oprettet et Taagesignal med Klokke.

3096. Sibirien. Gerasimora Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2145. London 1936.)

Fyret paa c. 42° 55' N. 131° 28' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1½ s. Flammens Højde: 42 m. Synsvidde: 7 Sm. Fyret er ubevogtet.

3097. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Krolichi Island. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 2146. London 1936.)

Paa E.-Siden af *Krolichi Island* er paa c. 42° 58' N. 131° 30' E. oprettet et Taagesignal med Klokke, To Dobbeltslag hver 1^m.

3098. Sibirien. Eastern Bosphorus Stræde. Passage forbudt.

(N. t. M. Nr. 2129. London 1936.)

Det er forbudt at passere en Linie fra *Skripleva Island* Fyr paa c. 43° 02' N. 131° 57' E. i Retningen 234° til *Karazina Point*.

3099. Sibirien. Ryechnoi Island. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2145. London 1936.)

Ryechnoi Island Fyr paa c. 43° 17' N. 131° 50' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6 s.

3100. Sibirien. Pospaloff Point. Ledefyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2145. London 1936.)

Det bageste Ledefyr paa c. 43° 04' N. 131° 53' E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys.

- 3101. Kamchatka E.-Kyst. Cape Povorotni. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2163. London 1936.)
Paa *Cape Povorotni* er paa $52^{\circ} 18' 30''$ N. $158^{\circ} 35' 00''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $2\frac{1}{2}^s$. Flammens Højde: 4,9 m.
- 3102. Japan. Honshu NW.-Kyst. Kunda Bugt. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2127. London 1936.)
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa c. $35^{\circ} 33' N$. $135^{\circ} 15' E$, 0,1 Sm 130° fra S.-Spidsen af *Hata Zaki* Halvø.
- 3103. (T). Japan. Honshu E.-Kyst. Inuboye Saki E. Undersøisk Udbrud. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 2134. London 1936.)
Et undersøisk Udbrud rapporteres at have fundet Sted paa c. $34^{\circ} 45' N$. $142^{\circ} 47' E$, hvorfor Søfarende tilraades at navigere med Forsigtighed i Nærheden af nævnte Sted.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvaudsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller
Bogs Nr. *England:*
- N 3824 Philippine Islands. — Passages between Panay, Negros and Sebu. Dimensions. — Lat. $10^{\circ} 17'$ to $11^{\circ} 26' N$.
Long. $121^{\circ} 50'$ to $123^{\circ} 59' E$.
- R 1489 West Indies. — New Providence.
- † 3555 Danao river and approaches.
- T Supplement No. 5 to Antarctic Pilot.
- R 510 Norway. — Hisken to Tofto.
- R 2099 Borneo. — North-western part of Sibuko bay.
- T Supplement No. 2 to North Sea Pilot, Part I.
- Norge:*
- N 321 Fra Andenes til Grøtsund.
- † 321 Fra Andøy og Gisund til Kvaløy.
- † 321 a Svendsgrunnen og Malanggrunnen. (Fra Andenes til Helgøy).

Tillæg.

I. Østersøen.

- 3104. (T). Danmark. Rødby Havn Indsejling. Opgrunding.**
Under den sidste Tids Storme har der dannet sig en Opgrunding tværs over Indsejlingsrenden til *Rødby* Havn, saaledes at der foran Havnemundingen kun findes Dybder mellem $4,1$ og $4,3$ m.
c. $54^{\circ} 39',1 N$. $11^{\circ} 21',0 E$.
(Kort Nr. 292 og 298. Danske Lods, Side 397. Havnelods, Side 170.)

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

3105. Danmark. Sundet. Prøvestens Havn. Ledebaaker opført. Ledefyr tænot.
Til Vejledning for Sejladsen paa *Prøvestens Havn* er der paa Havnens Areal opstillet et Sæt rødmaalede Ledebaaker.

Bagbaakens Topbetegnelse, Trekant med Spidsen nedad.

Forbaakens Topbetegnelse, Trekant med Spidsen opad.

Baakerne holdt overet angiver Midten af Sejlløbet til Havnen.

Baakerne er hver forsynet med et rødt fast Fyr til Vejledning for Sejlads om

Natten.

Nærmere Meddelelse om Fyrenes Lysevne og Lysvinkler vil fremkomme.

c. $55^{\circ} 40',_6$ N. $12^{\circ} 38',_3$ E.

(E. t. S. Nr. 43/2920 1936. Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 273. Havnelods, Side 128. Fyr-Fort. Nr. 271 A. Søm.-Fort. Side 43, Nr. 10 b.)

3106. Danmark. Lille-Bælt. Bogense. Oplysning om Lods.

Bogense Lodseri er fra 6. November d. A. at regne indtil videre ubesat.

Bogense Havn: c. $55^{\circ} 34',_2$ N. $10^{\circ} 04',_9$ E.

(Kort Nr. 304, 318, 241, 278 og 280. Danske Lods, Side 344. Havnelods, Side 46.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3107. Danmark. Graadyb. Fanø Lo. Fyr forandret. Sømærke flyttet.

1. *Fanø Lo* Vinkelfyr paa c. $55^{\circ} 27',_9$ N. $8^{\circ} 25',_0$ E. er forandret, idet Grænse-
linien mellem hvidt og grønt Lys er ændret fra c. 242° til c. 272° . Fyret lyser nu, som følger:

a. Hvidt i Pej. fra c. 41° til c. 272° . c. Hvidt i Pej. fra c. 306° til c. 317° .

b. Grønt i — - c. 272° - c. 306° . d. Rødt i — - c. 317° - c. 41° .

2. Rød Spidstønde med kort Stage og mærket *XI*, paa $55^{\circ} 27'$ ($54''$) N. $8^{\circ} 25'$ ($07''$) E. er flyttet SE. efter, saaledes at den nu ligger i Retningen 92° fra *Fanø Lo* Fyr.

(E. t. S. Nr. 41/2800 1936. Kort Nr. 308, 255 og 245. Danske Lods, Side 100. Fyr-Fort. 29 A. Tillæg Nr. 1, Side 54. Søm.-Fort. Side 16, Nr. 18.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT


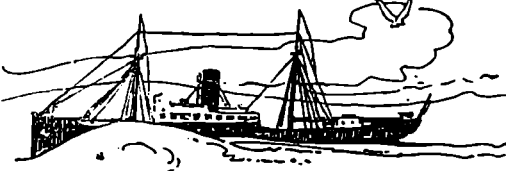
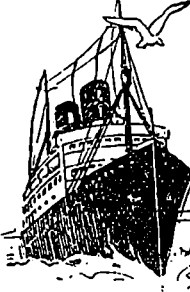
★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK


FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.


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



JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

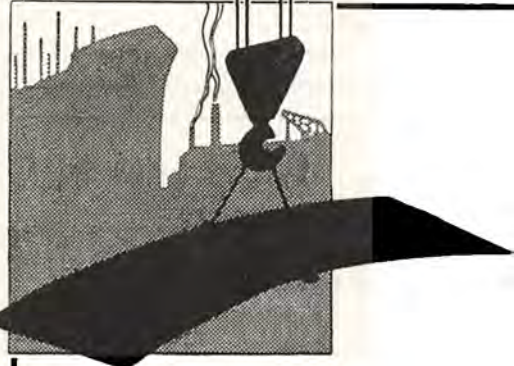
BRONCE PROPELLER

fra
THE MANGANESE BRONZE & BRASS CO. LTD.,
LONDON

•

Iøvrigt leveres alle Arter af:

Skibshjælpemaskiner	Fødevandsfiltre
Kulsyre-Ildslukningsanlæg	Evaporatorer
Brandalarmeringsanlæg	Armatur
Oliefyringsanlæg	Pumper
Staalpropeller	Ventilatorer
Oliefiltre	etc.
Fødevandsforvarmere	



Nybygninger
Reparationer

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

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

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 Telefon: 6 (3 Linjer)
The BOE Code Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

AARHUS

NØRRESUNDBY

BERGMANN, SMITH & CO.
(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUS

TELEFON 8040 (3 Linjer)
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

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. „Raclet“

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 71 - Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker

Carl v. d. Hude,
Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

BANDHOLM

RUDKØBING

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Telgr.-Adr.: Telefoner:
„Skibe- Rederiet C. Clausen, Haderslev 100 - 173
mægleren“ Rute fart Rudkøbing - Kiel - Hamborg

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

FAABORG

SKIVE

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 47

TORSDAG 19. NOVEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

NORDISK HANDELSMINISTER MØDE I DANMARK

De tre nordiske Landes Handelsministre mødes i disse Dage til Konference i København og her skal bl. a. drøftes Genève Konventionerne, og man maa regne med, at Arbejdstids- og Bemandingsforholdene om Bord paa Skibe vil blive Genstand for en indgaende Drøftelse. For Skibsfarten er det overmaade vigtige Spørgsmaal. Saafremt det bliver vedtaget at gøre Konventionerne til nationale Love, maa det haabes, at man fra de respektive Regeringers Side — maaske ogsaa Holland kommer med — tager i Betragtning, at Forholdene om Bord paa de tre nordiske Landes og de hollandske Skibe er saa langt fremskredne og staar som lysende Eksempel for mange Lande. Det meddeles iøvrigt efter Mødets Slutning, at der ikke er taget nogen Beslutninger, da Mødet var rent informativt.

TYSKLANDS FLODSKIBSFART

Tyskland har opsagt Bestemmelserne i Versailles-Traktaten om Internationalisering af Floderne Elben, Oder, Njemen og Donau.

Beslutningen er meddelt de interesserede Regeringer.

Ved denne Handling har Tyskland frigjort sig for de sidste Baand i Versailles-traktaten.

Det var Synd at sige, at denne Gestus vakte synderlig Opmærksomhed. Efter hvad der er gaaet forud, kan man egentlig kun undre sig over, at denne Handling ikke er kommet for længst. En øjeblikkelig, men ret overfladisk Forargelse i de respektive Hovedstæder — og man tager Begivenheden til Efterretning som en fuldbyrdet Kendsgerning. Naar der blot ikke skete værre Ting i vore Dage, trøster de forskellige Regeringer sig med.

I den tyske Kommentar til Begivenheden hedder det bl. a.:

Det tyske Rige kan ikke længere finde sig i de omtalte Forhold. Det ser sig derfor nødsaget til at erkære, at det for sit Vedkommende ikke mere anerkender de i Versailles-Traktaten indeholdte Bestemmelser vedrørende de paa tysk Omraade beliggende Vandveje og de af disse Bestemmelser afledede internationale Flodpagter som bindende. Den tyske Regering har derfor besluttet straks at opsigte den vedrørende Rhinen den 4. Maj afsluttede foreløbige Overenskomst. Den agter ikke at underskrive den udarbejdede Overenskomst vedrørende Elben. Tysklands videre Medvirken i Versailles-Flodkommissionen bortfalder hermed. Samtidig meddeler den tyske Regering, at den har truffet følgende Ordning: Skibsfarten paa de Vandveje, der er beliggende paa tysk Omraade, staar aaben for Skibe af alle Nationer, der lever i Fred med det tyske Rige. Der gøres ingen Forskel i Behandlingen af tyske og fremmede Skibe. Dette gælder ogsaa Afgifterne. Tyskland forudsætter dog, at tyske Skibe faar samme Behandling paa de andre deltagende Staters Vandveje. Den tyske Regering er villig til at drøfte Fællesspørgsmaal med de andre Stater, der grænser til de paagældende Floder og til eventuelt at afslutte Overenskomster.

FRAGTRATETALET FOR OKTBR. 1936

Aaret 1931 gnsll. 100,0	
Oktbr. 1935..... 125,3	Maj 1936..... 120,2
Novbr. — 126,4	Juni — 120,6
Decbr. — 126,7	Juli — 123,4
Januar 1936..... 123,9	August — 127,1
Febr. — 120,6	Septbr. — 131,2
Marts — 118,9	Oktbr. — 134,9
April — 119,4	

Fragtratetalet steg fra 131,2 i September til 134,9 i Oktober; med Aaret 1925 som Basisaar vilde Tallet for Oktober være blevet 118.

Stigningen i Fragtniveauet omfatter stadig saa godt som alle Fragtfartens Grene, om end Fremgangen er af forskellig Styrke. Blandt de stærkest forhøjede Rater i Oktober kan navnlig nævnes Kornfragterne fra La Plata og vestindisk Timecharter.

Den oplagte Damp- og Motorskibstonnage, som nu væsentlig bestaar af Reserveskibe o. l., androg ved November Maanedes Begyndelse 12 Skibe paa 23,000 Brutto Reg. Tons mod 14 Skibe paa 26,000 B. R. T. i Oktober og 12 Skibe paa 23,000 B. R. T. i September.

TRÆLAST SÆSONENS RESULTATER

Om Trælastfarten paa Østersøen som paa Hvidehavet kan man nu danne sig et nogenlunde Skøn, idet Sæsonen er ved at ebbe ud. Det synes, som om det har været lidt af en Skuffelse for de skandinaviske Redere, idet deres Deltagelse i disse trades er yderligere reduceret, og det til Trods for at der utvivlsomt er skibet et større Kvantum Trælast end i de senere Aar.

Russerne har, som vi tidligere har omtalt, været ualmindelig aktive, og hvad angaar Trælasttransporten fra russiske Havne er Forholdet det, at Russerne i stigende Grad har gjort Brug af egen Tonnage, som de som bekendt har anskaffet sig en Del af i de senere Aar. Ligeledes har de ved Hjælp af billig Timecharter Tonnage ogsaa dækket en Del af deres Behov. De har derfor ikke i samme Grad som før gjort Brug af udenlandsk Tonnage.

For Archangels Vedkommende f. Eks. er den norske Tonnage 25 pCt. mindre end i Fjor, til Trods for at Eksporten fra denne Havn er steget. For Danmarks og Sveriges Vedkommende udviser Resultatet en endnu større Tilbagegang, mens derimod den engelske Andel i Farten, saa vidt man har kunnet faa konstateret, er nogenlunde uforandret, mens den tyske Andel er steget.

Derimod er der almindelig Forøgelse i Kanada for Trælastfarten, især for norske Skibe. Det økonomiske Resultat af Sæsonen i Aar for de Skibe, som har været beskæftiget i traden paa Hvidehavet og Østersøen, er vistnok noget bedre i Aar end i Fjor, selv om det ikke er straalende. De Redere, hvis Skibe har været anvendt paa Kanada, har sandsynligvis gjort det lidt bedre.

En Tid var det meget vanskeligt at faa oprettet Markedet fra Hvidehavet og Østersøen, men takket være Redernes Loyalitet mod den af The Baltic and International Maritime Conference gennemførte Minimumfragtplan, skete der ikke noget Sammenbrud. De Minimumfragter, som har været gældende for Trælast fra Østersøen og Hvidehavet fra 1. Januar 1936, er kun sat ganske lidt op over Fragterne i 1935 og dæk-

ker nærmest kun de rene Driftsudgifter. Dette skete ud fra den Betragtning, at Frakterne blev fastsat paa en saadan Basis, at man kunde gøre Regning paa fuld Tilslutning fra alle Landes Redere.

Fragtmarkedets Stigning i Efteraaret kom for sent til at faa nogen Virkning af Betydning for disse trades, og Befragtningen i Aar ophørte forøvrigt paa et tidligere Tidspunkt end ellers; det gælder især de russiske Forretninger, men ogsaa for Østersøens Vedkommende. Ogsaa her er Kanada Undtagelsen. Det skyldes formodentlig, at en Del Befragtere havde undladt at dække sig, og da Tonnage blev saa efterspurgt paa Middelhavet og i anden europæisk Fart, maatte disse Befragtere forhøje deres Fragter for overhovedet at faa Tonnage interesseret.

Desværre har de lange Ophold i forskellige Havne indvirket paa Resultatet. Det vil være af stor Betydning, at der paa dette Felt blev truffet en Ordning.

Med Hensyn til Minimumsfragternes Gennemførelse i Østersø- og Hvidehavsfarten, da har de svaret til Forventningen. I den sidste Del af Sæsonen har Minimumsfragterne været gennemført uden Vanskelighed, og man har Indtryk af, at ogsaa Befragterne har vist Forstaaelse overfor Redernes Ønsker og indset, at de Fragter, som er stipuleret, er saa minimale, at de for Rederne nærmest ligger paa et Eksistensminimum. Der er i den sidste Tid blevet betalt højere Fragter end fastsat i Minimumsfragtplanen fra Hvidehavet og Østersøen.

ROOSEVELT OG SKIBSFARTS-GENERALSTREJKEN

Den Modtagelse Meddelelsen om Roosevelts Valgsejr fik i næsten alle Lande i Verden kan kun betegnes som gunstig og velvillig. Der gives overalt Udtryk for Ønsket om, at det skal lykkes den amerikanske Præsident at bygge videre og skabe en sund Økonomi i Landet.

Den første og sværeste Opgave, som Roosevelt nu staar Øje til Øje med, er Bilæggelsen af den meget omfattende Sømandstrejke, der er i allerhøjeste Grad generende for hele Skibsfartserhvervet. Det er navnlig Admiral H. C. Hamlet, der er Medlem af den nyligt stiftede Skibsfartskommission, der bestræber sig for at faa den bilagt. Man maa haabe, at han ikke for meget svarer til sit Navn, for det bliver sikkert nødvendigt at skære haardt igennem paa flere Punkter. Det er navnlig de kommunistiske Trusler, der maa tages Stilling til, og det maa gøres med en fast Haand, men samtidig ogsaa med Smidighed. Der staar meget paa Spil for den nylig oprettede Skibsfartskommission, og det ved man paa begge Sider. Den Meddelelse, at Fagforebundene har afslaaet Admiral Hamlets Forslag om Vaabenstilstand i et Aar, har ikke vakt mange Forhaabninger om fredelig Løsning indenfor Regeringskredse.

Regeringens Stilling er i Virkeligheden vanskeligere, end man skulde tro efter den store Valgsejr. Det gælder først og fremmest Prestigen, men det gælder ogsaa saa vidt muligt at undgaa en Kraftprøve mellem Rederier og Fagforeninger. Det kan Regeringen ikke gaa med til, og det er det, man i Øjeblikket gør alt for at undgaa. Men der er maaske stærkere Kræfter sluppet løs end dem, Regeringen kan herske over.

BRITISK SKIBSFARTS SITUATION I ØJEBLIKKET

Den engelske Skibsfarts Stilling er blevet drøftet i det engelske Overhus. Talere fra de forskellige Partier hævdede alle, at Stillingen var kritisk og henstillede til Regeringen straks at gribe til Handling. Lord Templemore, der talte for Regeringen, havde ingen nye Forslag at fremkomme med. Spørgsmaalet var meget kompliceret, sagde han, og Regeringen var

af den Mening, at der maatte gaas frem med stor Forsigtighed. Denne Erklæring tilfredsstillende dog ikke Huset, der krævede en energisk og længe ønsket stærk Handling.

I et Foredrag for Royal United Service Institute gjorde Sir Archibald Hurd, Formanden for Shipping World, opmærksom paa, at der er en beklagelig Tilbagegang i den britiske Tonnage. Han udtalte, at i en Periode paa omtrent 20 Aar var engelsk Tonnage gaaet 9 pCt. tilbage, mens fremmede Landes Handelsflaader var vokset stærkt, takket være de forskellige Former for Statsstøtte. Han havde udregnet, at de Subsidier, der var blevet betalt siden Krigens Slutning, beløb sig til £2,000,000,000.

Sir F. Vernon Thomsen, Præsident for det engelske Chamber of Shipping, udtalte ved Generalforsamlingen i London Maritime Investment Co., at Situationen for Skibsfarten i sin Helhed var blevet forbedret i det sidste halve Aar. Men, sagde han, der var ikke Tale om nogen fantastisk Fremgang, og heller ikke Tegn paa nogen Fremgang indenfor »Cargo Shipping«. Det var umuligt for britiske Redere med de Fragter, som havde været i den sidste Snes Aar, med den almindelige Depression, at skaffe tilfredsstillende Fornyelse af Tonnagen. Der maatte gøres noget ekstraordinært. Man kunde kun naa frem til bedre Tider indenfor Skibsfarten, hvis der blev Tale om en virkelig Forbedring af den internationale Handel, idet Skibsfartens Stilling i højeste Grad var afhængig heraf.

Den fremragende Shippingman hilste den nylig afsluttede Overenskomst mellem U. S. A., Frankrig og England velkommen som et nyttigt Skridt hen imod en Forbedring af den internationale Handel. Denne Handel, udtalte han, var stadig udsat for alle mulige Restriktioner og den voksende Nationalisme. En gradvis Forsvinden af Restriktionerne vilde udvide Handelen, og først derved vilde Handelen og dermed Skibsfarten kunne naa frem til bedre Tider.

FRANKRIGS SKIBSFARTSPROBLEMER

Statistique Generale de la France har offentliggjort Sen Redegørelse for de sidste 6 Aar, med Gennemsnitsdividenderne (før Skattefradrag) af de forskellige Kategorier indenfor franske industrielle Foretagender. Tallene for Skibsfarten og de beslægtede Erhverv var som følger med 1929 taget som Gennemsnit med 100.

	Skibsfart	Skibsbygning	Havne
1930	65.00	378	109.00
1931	65.00	440	108.00
1932	19.20	468	108.00
1933	13.50	405	107.00
1934	13.60	527	53.00
1935	16.10	581	28.20

Soassurancen har ikke nogen speciel Rubrik, den er indbefattet i almindelig Forsikring, som gik fra 103 i 1930 til 115 i 1935.

TYSKLANDS SKIBSFARTSPOLITIK

Direktør Wilh. Hoffmann fra Hamburg-Amerika udtalte sig ved et Møde i Wuppertal Handelskammer nærmere om Situationen for den tyske Skibsfart og omtalte nogle aktuelle Problemer. Efter en kort Oversigt over den nuværende Situation meddelte han sine Tilhørere, at det vigtigste Spørgsmaal vilde være om Verden vilde være i Stand til at udvikle en fornuftig Nationalisme, som skulde have til Formaal at udvikle et sundt Forhold mellem Nationerne, ogsaa i økonomisk Henseende. Nu, som før, var tysk Skibsfart imod Subsidiernes. Efter at Decentralisationen var blevet gennemført og de vigtigste finansielle Problemer var blevet løst, havde Skibsfarten nu koncentreret sin Energi om Løsningen af virkelige Forretningspropositioner. Til Trods for den vanskelige Situation,

søgle Rederne at naa til et Resultat uden Støtte. Det første Arbejde, der laa for, var Bygningen af nye Skibe, og det var der allerede blevet laget Stilling til. Tyske Redere, sagde Dr. Hoffmann, ønskede ikke at bygge de saakaldte »crack-liners«. De agtede at være paavirket af uøkonomiske Betragtninger med Hensyn til Prestigen. De vilde give deres Ordre i Overensstemmelse med det virkelig forhaandenværende Krav om ny Tonnage. Derfor havde — i Modsætning til ventet — Hamburg Amerikaliniens ikke startet med nye Skibe i Nordatlantehavsfarten, men med Ordre til Ruten paa Østen og paa Vestkysten af Sydamerika. Tysklands Skibsbygningspolitik havde til

Formaal at skabe en Flaade, der tilfredsstillede de Krav, Tysklands Udenrigshandel stillede. Rederne maatte selvfølgelig forvente et venskabeligt Samarbejde med den tyske Handel, Industri og Passagererne, hvad der var absolut nødvendigt for at realisere disse Planer.

Dr. Hoffmanns Tale var et Ord i rette Tid, for der har i den sidste Tid været allehaande Rygter fremme om Tysklands Skibsfarts-Politik. Det er af Betydning at notere, at Dr. Hoffmann ikke ønsker yderligere Statsstøtte, men at han gaar ind for en sund Udvikling baseret paa rationel Økonomi og at Ydeevne hos Rederne og Skibene er det afgørende.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

De sovjetrussiske Skibsagenturers Virksomhed

Det danske Konsulat i Leningrad har til Udenrigsministeriet indsendt følgende sovjetrussiske Rapport om de sovjetrussiske Skibsagenturers Virksomhed. Den bringes her uden Kommentarer.

I Overensstemmelse med den Betydning, Agenturvirksomheden for søgaaende Handelsskibe har i Nutidens Handelssøfart, er denne i Sovjetunionens Havne blevet udskilt som en særlig Branche under Søfarten. Skibsagenturvirksomheden udføres af Hoved-Skibsagenturerne og de dem underlagte Agenturer. Hvad Hovedagenturerne og de dem underlagte Agenturers Stilling angaar, saa er disse selvstændige Driftsenheder i Søfartskommissariatets System, som udfører deres Virksomhed paa Grundlag af særlige Statutter. De nyder Ligeret som juridiske Personer og arbejder med selvstændigt Driftsregnskab.

Agenturerne Opgave bestaar i at give de udenlandske Skibe en hurtig, uafbrudt, forretningsmæssig og kultiveret Betjening. Denne Opgave kræver alvorligt Arbejde, betydelige Kundskaber, god Disponering, Energi, kultiveret Rutine og betydelig Udholdenhed fra Agenturerne Side.

De udenlandske Redere forsøgte længe og stædigt paa alle mulige Maader at gennemføre Tilstedeværelsen af deres egne Agenter i sovjetrussiske Havne; efter at have overbevist sig om, at det var forgæves, maatte de omend med Vilje anerkende de sovjetrussiske Skibsagenturers Monopol paa Betjeningen af søgaaende Skibe i Unionens Havne. Dette kunde ikke undgaaes at mærkes i det praktiske Arbejde; de udenlandske Førere holder ofte efter Anvisning af deres Redere særlig skarpt Øje med Betjeningen af deres Skibe. Tilfælde er saaledes bekendt, hvor endog særdeles solide udenlandske Redere har forsynet deres Førere med detaillerede skriftlige Instruktioner om, hvordan de skulde forholde sig under deres Skibes Ophold i Sovjetunionens Havne. Det forstaar sig af sig selv, at disse Instruktioner havde en alt anden end venlig Karakter.

I Virkeligheden bestaar Agenturerne Arbejde ikke blot i en almindelig teknisk Betjening af udenlandske Skibe under deres Ophold i sovjetrussiske Havne, men er af langt vigtigere Betydning. Af Agenturerne Arbejde aflænger saaledes i højeste Grad vor Anseelse i den internationale Koffardifarts Omdømme og alle dermed følgende Konsekvenser (inklusive Indflydelse paa Fragtrater for udenlandske Skibe). Havnene i Rusland før Revolutionen havde et meget daarligt Ry: utilladelige Sportler, Bestikkelser o. s. v. var almindelig Praksis. Alle disse Misforhold — saavel for Personers som Skikkelses Vedkommende — blev bortfejlet af Oktoberrevolutionen. En Række sovjetrussiske Havne har allerede opnaaet Anseelse som første Klasse Havne.

Agenturerne Arbejde skal ikke blot befæste denne Anseelse, men ogsaa føre til, at der i Sovjetunionen ikke vil findes en eneste Havn, om hvilken de udenlandske Redere vil have Grund til at udtale sig nedsettende, hvad angaar Betjeningen af Skibene.

I Praksis forekommer Tilfælde, hvor udenlandske Førere stiller større Fordringer med Hensyn til Betjeningen af deres Skibe i sovjetrussiske end i udenlandske Havne. Men de sovjetrussiske Agenturer er i Stand til at arbejde bedre end Agenturerne i udenlandske Havne; alle fornødne Forudsætninger herfor er til Stede.

I mangt og meget er Agenturerne Arbejde forbundet med Betingelserne i Certepartierne, efter hvilke de udenlandske Skibe er befragtede. En Del lettes Agenturerne Arbejde ved i Certepartierne at specificere de Forhold, som opstaar ved udenlandske Skibes Ophold i sovjetrussiske Havne, det vil i Praksis sige, Forhold, som opstaar ved Lastning af Eksportladninger. Ved Betjeningen af Skibene spiller de for Havnene gældende Nuancer ved Fortolkning af de forskellige Betingelser i Certepartiet en stor Rolle. I udenlandske Havne har de respektive Nuancer, som har

været anvendt i Snese af Aar, en mere stabil Karakter end i Unionens Havne. Dog kompenseres den yngre Praksis i sovjetrussiske Havne ofte ved sin Ensartethed i Anvendelse som Følge af Monopolet paa Udenrigshandelen og Koncentration af enkelte Grene af Udenrigshandelen i tilsvarende Branchesammenslutninger. I Virkeligheden reguleres et betydeligt Antal Spørgsmaal ved denne Praksis, f. Eks. Betaling for Overtid, Udregning af Lastetid, Beregning af Tid, naar Skibet venter paa Anlægsplads, Udregning af Normer for Lastning af Trælast paa Skibe, som har smaa Luger o. s. v. Handelskammerets Kodificering af Havne-nuancerne spiller en stor Rolle i Konsolideringen af den i sovjetrussiske Havne opstaaende Praksis.

Udenlandske Skibe skal betjenes af Agenturerne — hurtigt, i enhver Henseende upaaklageligt og i fuld Overensstemmelse med de gældende Love og Regler. Selv ved betydelig Ophobning af udenlandske Skibe er Agenturerne pligtige til at sikre Skibene Udførelsen af administrative Told- og sanitære Formaliteter uden Ophold.

Intet Ophold kan tillades ved Besørgelse af Lods til Skibet eller ved Udførelser af andre Tjenester (f. Eks. Til kaldelse af Slæbebaad). Det maa bemærkes, at der, med faa Undtagelser, i den senere Tid ikke er fremkommet Klager fra udenlandske Rederes Side over noget som helst Ophold ved Betjeningen af deres Skibe.

Agenturerne Hovedpligt er en nøjagtig Overholdelse og Anvendelse af gældende Love og Regler. I Særdeleshed angaar dette Oprævning af de i Havnene gældende Afgifter og Betaling for Tjenesteydele. De udenlandske Redere overvaager meget nøje alle Love og Regler, som gælder i sovjetrussiske Havne og reagerer paa enhver, selv den mindste Afvigelse fra disse. De mindste Afvigelser i Afgifter og Betalinger fremkalder øjeblikkelig Forespørgsler fra deres Side, og en ubetydelig Fejl i Udregningen fremkalder omgaende Bebrejdelser. Tilfælde er forekommet, hvor Redere eller deres Foreninger for nogle faa Shillings Skyld har indledt en langvarig Korrespondance med Vedføjeelse af gamle Afregninger for Skibe, som tidligere har besøgt Unionens Havne, eller med Henviisning til eller Oplysninger fra andre udenlandske Rederier, med hvilke Afregning skulde være foretaget paa andre Vilkaar.

Udlæg, som konkluderer i Afregningen, maa kun foretages efter de udenlandske Føreres eget Forlangende. For at undgaa Misforstaaelser (senere Disput fra Redernes Side af de foretagne Udlæg), er det nødvendigt, at de i Afregningen indførte Udgifter gives lovlig Form. For større Udgifters Vedkommende kræves skriftlig Ordre fra den udenlandske Fører. Dette angaar til Dels ogsaa Tilfælde, hvor der i Afregningen indføres ekstraordinære Udgifter, i Forbindelse med hvilke man kan forventet Disput fra Rederens Side. Det forekommer, at der efter en udenlandsk Førers Anmodning i Afregningen opføres saadanne Beløb, som Føreren skal erlægge for Beskadigelse af Havnemateriel. For at kunne opføre saadanne Udgifter i Afregningen, er det nødvendigt at have Førerens skriftlige Ordre; det er endnu bedre, hvis saadanne Beløb opføres i Afregningen som kontante Penge, udbetalt til Føreren efter Anmodning til Dækning af nødvendige Udgifter for Skibet under dets Ophold i Havn.

Alle i Afregningen opførte Udgifter maa ubetinget være ledsaget af fyldestgørende Dokumenter. Rederne, der under kapitalistiske Forhold ikke er vant til at tro nogen paa hans Ord, forlanger Fremlæggelse af fyldestgørende Dokumenter selv for saadanne Udgifter som til Telegrammer og registrerede Breve.

Selvom der i de senere Aar er opnaaet en betydelig Forbedring i Agenturerne Arbejde, høres der endnu Klager fra de udenlandske Redere, bl. a. over de store Besværligheder, der er ved at føre Korrespondance med visse Agenturer. Rederne paastaar (omend sjældnere end før), at visse Agenturer ikke svarer paa de dem sendte Breve eller svarer med en saa stor Forsinkelse, at det grænser til at lade Brevet ubesvaret.

Der gøres opmærksom paa, at Agenturerne, naar de lader Redernes Breve ubesvarede, giver Rederne Kort paa Haanden, idet disse i saadanne Tilfælde henvender sig med deres Fordringer til Befragterne og forsøger at lægge Ansvaret for Disputten med Agenturerne over paa disse. Forøvrigt har de sovjetrussiske Befragtere intet at gøre med Disputter mellem Rederne og Agenturerne, men disse maa afgøres uafhængig af, hvor og hvorledes de i Certepartiet forudsete mellem Befragter og Reder opstaaende Stridigheder skal afgøres.

Ifølge Regeringsforordning af 7. Maj 1936 falder Afgørelsen af de ved Agenturvirksomheden opstaaende Disputter ind under den ved Handelskammeret virkende Søfartsarbitragekommissions Kompetence. Hvis Stridigheder, opstaaede ved Agenturvirksomhed, ikke kan reguleres paa venskabelig Maade, saa skal Agenturet ikke henvise Rederen til Befragterne men forsøge at overgive Sagen til Afgørelse til Søfartsarbitragekommissionen samt søge at opnaa Rederens Indforstaaelse hertil.

Ved Siden af skal Agenturerne altid optræde som Mægler ved Stridigheder som maatte opstaa mellem Befragter og Reder. Erfaringen har vist, at mange Disputter er bleven afgjort paa venskabelig Maade til begge Siders Fordel under Skibets Ophold i Havn. Det hænder jo, at Redernes Forening eller Forbund af smaa Uoverensstemmelser, som ikke er blevet afgjort under Skibets Ophold i Havn, forsøger at skabe rets-arbitrage Sager med betydelige Udgifter til Sagfører etc. Udgifter, der ofte overstiger den Sum, der strides om.

Det siger sig selv, at dette ikke skal forstaas saaledes, at Agenturerne skal søge at opnaa en venskabelig Afgørelse af enhver Fordring fra Redernes Side. Det er klart, at venskabelig Mægling kun kan omfatte begrundede Fordringer fra Redernes Side, og at der ikke kan være nogen som helst Tale om venskabelig Afgørelse af ubegrundede Fordringer fra Redernes Side. Paa den anden Side opstaa der ogsaa Fordringer fra de sovjetrussiske Befragteres Side paa de udenlandske Redere; ogsaa med Hensyn til disse Fordringer bør Agenturerne anvende venskabelig Mægling.

For at mægle kræves der af Agenturerne Kendskab til Certepartiernes Beløb, Evne til at kunne fortolke disse, Evne til at orientere sig i Stridens Natur og i de Argumenter, som fremføres af de stridende Parter, Kendskab til rets-arbitrage Praxis vedrørende Befragtnings-spørgsmaal saavel i U. S. S. R. som i Udlandet (særlig i England) o. s. v.

Forbedringen i Agenturerne Arbejde i de senere Aar har medført en stigende Autoritet i den udenlandske Reders og Førers Øjne. Man skal dog ikke slaa sig til Ro med de opnaaede Resultater. De materielle Forudsætninger i sovjetrussiske Havne gør det muligt at hæve Agenturvirksomheden til en endnu større Højde. Udviklingen af Stachanofbevægelsen blandt Agenturerne Funktionærer gør en videre Forbedring af Arbejdet mulig. Agenturerne Funktionærer skal bevise, at Agenturerne Betjening af Skibene i Unionens Havne er hurtigere, bedre og mere kultiveret end udenlandske Mæglerfirmaers i kapitalistiske Landes!

En Følge heraf vil være — Nedsættelse af Fragtrater for udenlandske Skibe, som befragtes til Transport af Eksportladninger fra sovjetrussiske Havne, det vil med andre Ord sige, Opnaaelse af en vis Økonomi af Valuta. Denne Forbindelse mellem Agenturvirksomheden og Fragtraterne skal ikke lades ud af Øje af Agenturerne Funktionærer under deres daglige Arbejde.

sign. A. D. Keilin.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Oktober 1936

Trampbaadene udlossede følgende Ladninger:

	Oktober 1936	Oktober 1935
Erts	121	56
Korn	47	74
Trælast	35	48
Jordolie	30	28
Kul	31	30
Andre Ladninger	69	52

Ialt ankom med mindre Liniebaade 250 (255) Ladninger (Tallet i Parentes gengiver Situationen i Oktober 1935) og

med større Liniebaade 110 (112). Yderligere ankom 333 (288) Trampbaade med Ladninger.

Ialt afgik 284 (283) mindre Liniebaade, 93 (79) større Liniebaade og 331 (282) Trampbaade, heraf 216 (193) med Kul- eller Koksladninger.

For Bunkers anløb 45 (44) Skibe Nieuwe Waterweg. For Reparation ankom 25 (16) Skibe til Rotterdam og 45 (35) til Schiedam.

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Antwerpen, Hamburg og Nieuwe Waterweg er steget til 32.97 pCt. (30.72 pCt.); Antwerpens Andel daledet til 32.12 pCt. (33.60 pCt.) og Hamburgs Andel androg 30.8 pCt. (30.56 pCt.).

Trafikken paa Rotterdam

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Oktober 1936, samt Antallet af udgaaede Skibe.

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal	Netto-Tons	medLadn.	iBallast
U.S.A.	13	43,539	12	1
Belgien	1	3,634	1	—
Brasilien	4	15,988	3	—
Danmark	21	49,464	15	5
Tyskland	314	447,165	272	47
Estland	7	6,647	6	1
Finnland	17	20,920	14	4
Frankrig	40	60,673	40	2
Grækenland	17	35,222	13	4
Storbritannien	171	269,877	145	20
Italien	28	89,152	24	5
Yugoslavien	14	36,714	11	1
Japan	4	22,157	5	—
Lettland	3	5,138	2	—
Nederlandene	267	374,290	217	38
Norge	64	112,830	48	14
Panama	2	5,570	1	—
Polen	4	1,984	5	—
Portugal	2	6,483	1	1
Rusland	13	31,138	11	2
Spanien	2	3,675	3	—
Serawak	—	—	1	—
Island	1	428	—	1
Sverige	75	90,101	65	8
Ialt	1,084	1,732,789	915	154

Ialt udgaaet: 1,069 Skibe.

Ny Frugtbaad til A. P. Møller

Det nye Motorskib »Francine«, der er bygget ved Odense Skibsværft, og som har ligget her i nogle Dage, har nu faaet sit Hjemsted i Havne malet over og erstattet med København.

Sagen er, at Skibet skulde tilhøre et fransk Selskab, der skulde dannes i den Anledning, men »Francine« kommer alligevel ikke til at sejle under fransk Flag som først stemt. Efter venskabelig Overenskomst vil det indgaa i A. P. Møllers Flaade og komme til at sejle under dansk Flag.

Med sin Maskine placeret agter og kun en Mast repræsenterer Baaden en ny Type inden for Frugtfarten og er med sin glimrende Udrustning til Transport af al Slags Frugt en af de fineste Frugtbaade, der flyder paa Vandet i Dag. Skibets Længde er 342 Fod mellem Perpendicularerne, betydelig mere end de hidtil byggede Frugtbaade af lignende Størrelse, hvorved Skibet faar særlig fine Linjer, ligesom Anbringelsen af den enkeltskruede Maskine agter gør, at Skibet faar usædvanlig fordelagtig Linjeform, foruden at man opnaar den Fordel at faa Lastrummene midtskibs, hvor Skibet er bredest, ligesom alle Kølelaster kommer til at ligge i hinandens Forlængelse.

Baaden faar usædvanlig god Kraft, idet den 2takts, enkeltvirkende, 10cylindrede Burmeister & Wain Dieselmotor er i Stand til at give Skibet en Fart af ca. 17 Mil frugtlastet.

Midtskibs har Baaden Indretning for 12 Passagerer i luftige Kahytter, 4 à 1 Person og 4 à 2 Personer, med separat Bad, ligesom Skibet har meget smukt og enkelt udstyret Rygesalon og Spisesalon.

Baaden ligger for Tiden ved Langelinjemolen og forventes at afsejle omkring Midten af Maanedens.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

De dansk-tyske Forhandlinger

Tirsdag ankom en Delegation fra Berlin til København bestaaende af 5—6 Herrer, som skal indlede Forhandlinger om en dansk-tysk Handelsoverenskomst for det kommende Aar.

I Forhandlingerne deltager fra dansk Side Repræsentanter for Udenrigsministeriet, Landbrugsministeriet samt Erhvervsorganisationerne og De samvirkende Fagforbund.

Danmarks Folketal 1. Juli 1936

Paa Grundlag af de aarlige Opgørelser over Antallet af Født og Døde, samt af den samlede Vandrings til og fra Landet i de seneste Aar, kan Danmarks Folketal pr. 1. Juli 1936 anslaaes til 3.722.000, jfr. nedenstaaende Oversigt, hvori de tidligere offentliggjorte Tal for de foregaaende Aare rkorrigeret i Overensstemmelse med Resultaterne fra Folketællingen d. 5. November 1935.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge bragte en noget friskere Tone over Markedet, hvilket hovedsageligt skyldes, at der fandt en Udvidelse Sted i Efterspørgslen efter Korn baade i Europa, hvor Italien optraadte som Storkøber, og i Staterne, som købte meget store Kvantiteter Majs. Men ogsaa paa andre Markeder, bl. a. det fjerne Østen, viste der sig større Aktivitet, og specielt for disse Markeders Vedkommende har man Lov til at haabe paa bedre Rater.

River Plate var særdeles aktiv og sluttede i Ugens Løb ca. 40 Baade. For europæiske Destinationers Vedkommende betales en Præmie af imellem 3—9d. over Schedule-Raterne. En Række af disse Baade blev sluttet med nordamerikanske Optioner til Rater varierende mellem 24/6 og 25/6. Efterspørgslen er stadigvæk livlig, specielt for handy-size Baade.

Det andet vigtige Kornmarked, Australien, begyndte ogsaa at optræde som Storaftager af Tonnage. En Række Baade blev sluttet for Januar/Februar Lastninger til Rater af 2/- over Minimalraterne. Der er stadigvæk en relativ god Efterspørgsel, men Rederne er tilsyneladende ikke saa ivrige efter at dække sig frem i Tiden, idet de antagelig regner med at de før eller senere vil kunne faa noget højere Rater.

De øvrige Kornmarkeder synes ikke rigtigt at kunne følge Trop, hvad Aarsagen hertil nu end kan være. Montreal noterer en enkelt Last til Skandinavien til 16 cents, Basis 3 Lossehavne, men til øvrige europæiske Destinationer er Tilbudet af Liner-Tonnage mere end tilstrækkeligt til at dække Efterspørgslen. Fra Nordpacific noteres en enkelt Ladning paa Basis af 24/- til pp UK, men viser Rederne ikke ringeste Interesse herfor. Donau er helt livløs.

Af de øvrige oversøiske Markeder er Northern Range uden Interesse. Der noteres stadig Scrapladninger saavel til UK som til Vestitalien. Rateniveauet ligger omkring 15/- til UK, omkring \$5.00 paa gross terms til Italien. Cuba viser noget større Interesse for Tonnage, og har taget saavel November som December Skibe til Rater mellem 16/6 og 16/9 til UK Continent. For en større Ordre til Marseille noteres 16/6.

Fra Syd-Amerikas Vestkyst noteres Nitratbefragterne omkring 24/- paa Rejsbasis til UK Continent eller omkring 4/3d. paa timecharter-Basis, Levering USNH, Tilbagelevering Europa. Nordpacific er for

Staternes Vedkommende stadig lammet af Strejken, men fra British Columbia søges Tonnage saavel til Australien som til Kina og Japan. Rateniveauet ligger stadig omkring 22/- per 100 Balefod. For Lumber til Sydafrika noteres \$14.00 for Januar/Februar Lastning.

Som nævnt i Indledningen har Østen været noget mere aktiv. Soyabønner er sluttet for saavel November som December Lastning til 29/6, og Befragterne er stadig aabne for sen December/primo Januar Lastning, og indikerer nu 30/-, Basis Rotterdam eller Hamburg. Saigon har taget flere Decemberbaade for Ris til Frankrig til 31/3, via Cape, ligesom Tonnage er sluttet fra Indo-Kina for Anthracit til Bordeaux og Rouen til 28/-.

De indiske Markeder er stadig meget faste for Positioner helt hen til Februar. Madraskysten har betalt 35/- for December Lastning, og samme Rate kan faas for Januar/Februar. Bombay har sluttet Tonnage til 30/-, og fra Calcutta er sluttet en mindre Baad til Golfen eller South Atlantic til 37/6. Vazagapatam har taget flere Baade for Erts til UK Continent til omkring 26/6, December/Januar Lastning.

Syd-Afrika er blottet for Majsordrer, men slutter stadig Kul til Østen til uforandrede Rater. Australien har foruden de tidligere omtalte Kornbaade sluttet Tonnage for Sukker til UK til en Rate af omkring 37/-.

Paa de europæiske Markeder er Forandringerne ikke store. Der er kun faa Trælastordrer tilbage for Afslutning i Aar, men som et interessant Tegn kan anføres, at Conferencen har været i Stand til allerede at rapportere Afslutninger for næste Aar til Rater, der ligger noget over de nye Minimumsfragter. Kul fra England til Danmark noteres stadig omkring 5/3 for 4000 Tonnere med hurtig Losning, andre Størrelser i Forhold hertil. Middelhavet er en Blanding af Godt og Ondt. I det store Hele er Tendensen svagere, men for enkelte Ladninger kan der stadig opnaas særdeles fordelagtige Rater. Alexandria har f. Eks. maattet betale 17/6 for 290.000 cubicfod Baad til Leith og Dundee. Sortehavet er næsten uden Interesse for Tonnage, men man venter, at Russerne snart vil komme i Markedet igen. Jordnødder fra Vest-Afrika ligger uforandret paa omkring 23/- Basis Saloum December/Januar.

1. Juli 1931 .. 3.569.000

Aar	Folketal	Tilvækst		Fødsels-Vandrings-	
		abs.	i pCt.	overskud	overskud
— 1932 ..	3.603.000	34.000	0,95	25.000	9.000
— 1933 ..	3.633.000	30.000	0,83	25.000	5.000
— 1934 ..	3.666.000	33.000	0,91	27.000	6.000
— 1935 ..	3.695.000	29.000	0,79	24.000	5.000
— 1936 ..	3.722.000	27.000	0,73	25.000	2.000

Søtransport af Tømmer i Flaader

Som tidligere indberettet har man i indeværende Aar i Sovjetunionen forsøgsvis afsendt flere Tømmertransporter i Flaader fra Leningrad til Meinel. Man har ialt afsendt 4 saadanne Transporter med ialt 16,800 Kub. M. Tømmer, hvoraf ca. 3300 Kub. M. eller ca. 20 pCt. er gaaet tabt undervejs.

Til Slæbning af Flaaderne er dels anvendt Lastdampere, dels store, ret stærkt bemandede, søgaaende Slæbebaade, saa det maa antages, at det økonomiske Resultat af denne Art Tømmertransport i Aar ikke har været særlig godt. Det synes dog, som om man fra sovjetrussisk Side agter at gentage Forsøgene næste Aar, idet man mener med de i Aar gjorte Erfaringer at kunne opnaa bedre Resultater, f. Eks.

ved en kraftigere Sammenlækning af Stammerne, Sikring af de enkelte Flaader ved Staaltrodsnet, Anvendelse af Granstammer i Stedet for Fyrrestammer, idet de første som følge af den mere ru Overflade hænger bedre sammen o. s. v. Man vil ligeledes anvende mindre Slæbefartøjer, idet disse har større Bevægelsesfrihed.

Med disse Forbedringer skulde det under nogenlunde gode Vejrforhold meget vel være muligt at transportere Flaaderne paa kortere Strækninger, som f. Eks. fra Leningrad til Tømmerhavne i det sydøstlige Finland. Ved længere Transporter over aabent Hav maa Risikoen dog betragtes som uforholdsmæssig stor, saavel i finansiel som sømandsmæssig Henseende, og der er ingen Tvivl om, at de ved Havarier løsevne Tømmerflaader og enkelte Stammer kan frembyde en ikke ringe Fare for Skibsfarten, hvilken Omstændighed da ogsaa har gjort denne Form for Tømmertransport upopulær i internationale Søfartskredse.

Tysk Handelskammer i København

Efter forskellige forudgaaende Forhandlinger er der i disse Dage truffet Bestemmelse om, at der i København oprettes et tysk Handelskammer, der skal træde i Virksomhed den 1. December, under Ledelse af den tyske Ritmester Haupt, der en Aarrække har boet i København, og med en Bestyrelse, hovedsagelig sammensat af tyske Forretningsdrivende i København. Handelskammeret, der er oprettet i fuld Forstaaelse med den tyske Regering, efter samme Retningslinier, som er gældende for det 2 Aar

gamle tyske Handelskammer i Stockholm, skal tjene som Mellemlid i Samhandelen mellem Danmark og Tyskland.

»Frederik VIII« i Blyth

»Frederik VIII«s sidste Rejse over Nordsøen gik uden Uheld og gennemførtes paa den beregnede Tid. Kl. 2 Søndag Morgen var Amerikadamperen i Blyth og er nu afleveret til Ophugningsværftet dér. Kaptajn J. J. Petersen og hans Mandskab rejser i Ugens Løb hjem med forskellige af D. F. D. S.s Englandsbaade.

Hannevig-Sagen

De forenede Staters Udenrigsministerium har svaret paa den norske Note i Hannevig-Sagen. Man bestrider ikke Kravene, men gentager Shipping Boards tidligere Paa-stand om Modkrav, efter at U.S.A. *just compensation* havde eksprobreriet privat Ejendom. Fremgangsmaaden er analog med Amerikas Holdning i Stray-Gruppens og i Kristiania-Gruppens Sager, der blev paadømt ved Voldgiftsretten i Haag.

I norske Blades Kommentarer skrives: Det kan være forstaaeligt, at man indenfor U.S.A.s Centraladministration ikke vil paatage sig Ansvar for et Opgør, og Svaret betyder i Realiteten kort og godt, at man ogsaa denne Gang henviser Sagen til Voldgiftsavgørelse i Henhold til gældende Traktater. Fra norsk Side, hedder det videre, er Regningen nu præsenteret og man bør ikke nøle med at fremme den formelle Begæring om Voldgiftsopgør.

Lempelse i den svenske Lodspligt

Den Kommission af Sagkyndige, der i 1935 blev nedsat til at fremsætte Forslag om en ny svensk Lodsforordning, har nu afgivet en Betænkning.

Hvad den svenske Vestkyst angaar, kan Skibe, dersom Forslaget bliver gennemført, paa Rejse mellem Göteborg og Norge eller en hallandsk Havn og Norge, naar de pligtige Ud- og Indlosninger har fundet Sted, benytte de bhuslenske indenskærs Farvande til Rejse nord- eller syd-paa uden at være pligtige til at tage Lods.

En anden betydningsfuld Lettelse angaar Lodsfrihedsgrænsen, der nu stanses ved 40 Tons Netto, men som foreslaas sat op til at gælde Skibe paa indtil 100 Tons Netto. Endelig foreslaas en Række Undtagelser for Lodspligten for Skibe, der anløber Havn for Oplægning, Reparation, Ophugning o. lign.

Amerikansk Firemaster ud paa sin sidste Rejse

Fra San Francisco meddeles, at den i Aaret 1902 byggede Staalfiremaster »Star of Lapland« er blevet slæbt paa sin sidste Rejse til Japan. Den skal hugges op i Japan og følger saaledes efter sit Søsterskib »Star of Zealand«, der allerede er blevet hugget op i Japan, mens de to andre Firemaster »Star of Holland« og »Star of Shetland« ogsaa er blevet solgt til Japan til Ophugning. Lidt efter lidt svinder saaledes ogsaa den amerikanske Sejlskibsflaade sørgeligt ind. »Star of Lapland« tilhørte først Standard Oil Co., og derefter Alaska Parkers Co., der benyttede den til Transport af Laks.

Gammel Marstaller til Ophugning

Staalbarken »Kyllemor«, Marichamn, er blevet solgt til Ophugning i Hamborg.

»Kyllemor« sejlede i sin Tid under dansk Flag og hed »Susanne«. Den tilhørte da den franske Skibsreder Presser, der havde Skibet ligesom flere andre store Sejlerere hjemmehørende i Marstal. Rederen var Kønner L. Bager og Foreren Kaptajn Aaberg.

»Kyllemor«, der er bygget i Glasgow i 1880, maaler 1229 t. br.

Arbejdsstandsningen ved Limfjordsbroen

Den faste Voldgiftsret har afsagt Kendelse i en Sag mellem Ingeniørfirmaet Chr. Bjørn Petersen og Dansk Arbejdsmandsforbunds Afdeling i Aalborg. Ved Ramningsarbejdet ved den nye Jernbanebro Aalborg—Nørresundby har foruden Rambukføreren og en Formand været beskæftiget 5 Medlemmer af Arbejdsmandsforbundet, og Arbejdet har været udført med en c. 46 m høj Rambuk til Nedramning af Jernbetonpæle paa indtil ca. 45 m Længde. Da Arbejdet med Ramning af Pæle af saadanne Dimensioner erfaringsmæssigt ikke kan stanses, men maa fortsættes, indtil Pælen er helt nedrammet, hvilket kan tage c. 6 Timer, har Arbejdstiden efter Overenskomst med Arbejderne været fastlagt fra Kl. 7 til 15, saaledes at Arbejderne ikke fik de overenskomstmæssige Spise- og Hviletider, men indtog deres Maaltider under Arbejdets Gang, idet ikke alle Arbejderne paa een Gang har været beskæftiget, naar Nedramningen foregaar. Der skete intet Fradrag i Lønnen for Spisetiden, idet der udbetaltes fuld Løn for samtlige 8 Timer, og hvis Arbejdet fortsattes efter Kl. 15, betales for Overarbejde. Paa denne Maade har der været arbejdet ved Rambukken, siden Arbejdet paabegyndtes i Slutningen af Maj.

Ved Lønudbetalingen den 23. Okt. fradrog Firmaet 2 halve Timers Betaling, 126 Øre, som Arbejderne mente at have Krav paa for Sejlsads mellem Stillingspladsen, Spritkajen og Rambukken. I den Anledning forhandlede Tilidsmanden med Firmaets Repræsentant om ændrede Arbejdsvilkkaar, idet der fra Arbejdernes Side stilledes Krav om, at Arbejdet fremtidigt tilrettelægges saaledes, at Arbejdstiden skulde være fra Kl. 7—17 med overenskomstmæssige Spise- og Hviletider, og om at der skulde ydes Arbejderne Betaling for Tiden, der medgik til Roningen. Firmaet mente imidlertid ikke at kunne imødekomme de stillede Krav. Om Morgen den 24. Oktober mødte Afdelingsformanden paa Stillingspladsen og forhandlede med Firmaets Ingeniør, Bendtsen, der forlangte, at Arbejderne skulde fortsætte Arbejdet paa de tidligere Vilkkaar, og da intet Resultat opnaaedes, standsede Arbejdet.

Arbejdsgiverne indklagede Sagen, og Voldgiftsretten erklærede Arbejdsstandsningen for ulovlig og henviste Uoverensstemmelserne til faglig Afgørelse. Arbejdsmandsforbundet i Aalborg blev idømt en Bod paa 800 Kr. og 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Den litauiske Handelsflaade udvides

Efter at de hidtidige Forsøg paa at skaffe flere Dampere til den litauiske Handelsflaade er mislykkedes paa Grund af finansielle Vanskeligheder, skal der nu forsøges paa at danne et Rederi paa bredere Basis. Det skal være et Aktieselskab paa 1 Million Lit, fordelt paa 100,000 Aktier, og det er allerede grundlagt. Til Anbringelse af disse Aktier skal der sættes en Kæmpeaktion i Gang. Man regner med at det skal lykkes i Løbet af nogle Maaneder at skaffe de nødvendige Penge til Veje.

Skibsfarten paa Åbo

Skibsfarten paa Åbo har i Oktober været meget livlig. 117 Dampere med 83.711 NRT. i udenlandsk Fart er blevet klareret mod 124 Skibe med 80.039 Tons i Oktober 1935. Der var 119 Sejlskibe med 85.362 NRT. mod 124 og 79.325 Tons sidste Aar. Til Havnen ankom 44.079 Tons Gods (mod 39.648 Tons i Fjor). Af Skibene, der gik i fremmed Fart, var 65 med 48.171 NRT. finske, 22 med 17.177 Tons tyske, 20 med 14.504 Tons svenske. 3 med 1597 Tons estniske, 3 med 1502 Tons danske, 2 med 4186 Tons engelske, 1 med 836 Tons norsk og 1 med 738 Tons hollandsk.

Erstatning for »Elbe I«

Som Erstatning for det sunkne Fyrskib »Elbe I« er Vest for det sunkne Fyrskib udlagt Fyrskibet »Reserve Nordnerney«, der fører de samme Kendetegn som Hovedfyrskibet »Elbe I«. Fyrkarakteren er uforandret, og Reservefyrskibet afgiver Radiopjejsignaler ogsaa til Øvelsesbrug ligesom Hovedfyrskibet. Lufttaagesignal afgives kun med elektrisk Membransender, Bogstavet L hver 30 Sek., Tone 1.5 Sek., Pause 1.5 Sek., Tone 1.5 Sek., Pause 1.5 Sek., Tone 1.5 Sek., Pause 16.5 Sek.

Højere engelsk Fragtindex

Det engelske officielle Fragtindex for Oktober er beregnet til 104.18 (naar 1929 sættes til 100). Gennemsnittet for Aarets 10 første Maaneder er 86.82 pCt., men skal som bekendt op i 92 for at Subsidiene reduceres.

Stranding

En 10.000 Tons stor, engelsk Dampere, »Welsh City«, er paa Rejse fra Karlshamn til Newcastle strandet paa Smaagrundene ved Saltholm.

Det menes, at Damperen har styret efter Lanternen paa en strandet russisk Dampere og har ment at være paa den sikre Side ved at styre i Russerens Kølvaand!

Fiskeri-Beretningen

Fiskeridirektoratet har udsendt Fiskeri-Beretning for Aaret 1935, og det hedder bl. a. deri:

Totaludbyttet af Saltvandsfiskeriet er for Aaret 1935 opgjort til ca. 86,846,500 kg til en Værdi af ca. 39,582,000 Kr., imod ca. 89,147,700 kg og 37,832,700 Kr. i 1934, Udbyttet i 1935 har saaledes været ca. 2,3 Mill. kg eller ca. 2,6 pCt. mindre, efter Værdi ca. 1,7 Mill. Kr. eller ca. 4,6 pCt. større end i 1934.

Dette Merudbytte fremkommer saaledes:

Vestkyst- og Nordsofiskeriet	+ 513,600 Kr.
Farvandene indenfor Skagen	+ 1,231,400 »
Limfjorden	+ 5,860 »
Ringkøbing og Nissum Fjorde	+ 10,000 »

Af Hovedfiskerierne viser Rødspætte- og Torskfangsten Nedgang, Silde- og Makrelfangsten Stigning i Vægtudbyttet.

Værdien af Østersfiskeriet er ikke medregnet i denne Statistik. Der er i Sæsonen 1935—36 indbragt og solgt ca. 1,3 Mill. Stkr. Østers imod ca. 2,0 Mill. Stkr. i 1934—35. Værdien af den Fisk, som forbruges af Fiskerne i deres Husholdninger og ombord i Fartøjerne er heller ikke medregnet.

Fiskernes Antal er for 1935 opgjort til 19,263 imod 19,189 i 1934; Antallet af Erhvervsfiskere er steget med 138. Aaret medførte flere Forlis og Tab af Menneskeliv; ialt omkom 26 Fiskere i Aarets Løb.

Den samlede Fiskerflaade bestod mod Udgangen af 1935 af ca. 15,700 Fartøjer og Baade; heraf var 5 over 55 Br. Tons, 786 var mellem 15 og 55 og 2,210 var mellem 5 og 15 Br. Tons; Resten var alle under 5 Br. Tons. Af Fartøjerne var 6,440 Motorfartøjer. Den samlede Værdi af Fartøjsmateriellet er skønsmæssig ansat til 35,5 Mill. Kr.

Der udførtes ca. 49,8 Mill. kg ferske Fiskevarer til Værdi af ca. 36,1 Mill. Kr. imod ca. 51,9 Mill. kg og 34,8 Mill. Kr. i 1934. Indførslen af Fiskevarer (efter Fradrag af Reexport) er vurderet til ca. 9,0 Mill. Kr.; ca. 3,9 Mill. Kr. heraf repræsenterer Værdien af tilført fersk Fisk, for største Delen landet af svenske Fiskere direkte fra Søen; af Fiskehermetik indførtes til Forbrug for ca. 0,9 Mill. Kr.

Redningsdamperne har i Aarets Løb været tilkaldt til Assistance for Kystfiskerne 20 Gange, og der er ved disse Lejligheder ydet Hjælp til 3 Baadelag med 9 Mands Besætning; endvidere er der i 51 Tilfælde ydet Hjælp til Fiskerfartøjer paa Grund af Motorhaveri, Grundslødning, Isforhold o. lign., ligesom der er deltaget i Eftersøgning efter udeblevne Fiskerfartøjer.

Fiskerikontrollens Tjenestemænd har under Varetagelsen af deres øvrige Hverv i Aarets Løb anmeldt 316 Sager omfattende tilsammen 355 Personer til de respektive Jurisdiktioner for Overtrædelse af Fiskerilovgivningen. 257 af disse Sager er (indtil 1. Okt. 36) afgjort med Bøder paa tilsammen 12,145 Kroner.

Den færøske Fiskerflaade bestod ved Udgangen af 1935 af 1 Damptrawler, en Linedamper og ca. 172 motordrevne Fiskerskibe, Kuttere og Skonnerter, med en samlet Drægtighed af ca. 19,000 Brutto Tons; kun 156 af disse Fartøjer har imidlertid været benyttet til Fiskeri i 1935; endvidere fandtes der samtidig hjemmehørende paa Øerne 122 Motorbaade og 1,540 Smaabaade, som anvendtes til Hjemmefiskeriet. I Aaret 1935 indregistreredes en ca. 3,000 Tons stor Damper »Anana«, der benyttedes som Moderskib under Grønlandsfiskeriet. Ogsaa paa Færøerne bragte Aaret Tab af Menneskeliv.

Ægyptisk Damper kænret og sunket med 14 Mand

Ifølge Meddelelse fra Ægypten er en ægyptisk Handelsdamper kænret og sunket i Nærheden af Havnen i Alexandria. Besætningen paa 6 Mand og 8 græske Passagerer druknede.

De danske Sejlskibsrederiers Protection Club

De danske Sejlskibsrederiers Protection Club har holdt Generalforsamling i Svendborg.

Formanden, Direktør P. M. Petersen, Svendborg, bød Velkommen og gav Udtryk for Klubbens Medlemmers Deltagelse overfor de Efterladte efter Søfolkene paa Skibene »Urda« og »Freja«.

Klubbens Sekretær, LSR. A. L. H. Elmquist, Svendborg, aflagde Beretning. I Aarets Løb var behandlet 32 Sager.

Den nye Kaptajn paa »Queen Mary«

Straks efter »Queen Mary«s første Kaptajn, Commandør Sir Edgar Britlens pludselige Død, fik som nævnt Kap-

tajn Peel, der havde Ferie, overdraget Føreren af Kæmpeskibet. Nu har Cunard White Star Lines Ledelse besluttet, at overdrage Førelsen af »Queen Mary« til den hidtidige Fører af »Aquitania«, Kaptajn R. B. Irving, men kun for to Rejser, hvorefter Kaptajn Peel igen vil overtage Førelsen til Slutningen af Sæsonen.

Dampere med Kedler paa Dækket

Rederiet J. Lauritzen har paa Fredrikstad Værft bestilt to nye Dampere af dette Værfts specielle Patent med Kedlerne paa Dækket. Skibene, der udstyres med Fredrikstad »Dampmotor«, skal være paa ca. 2500 Lastetons, og de skal begge leveres i August næste Aar.

Det er den første danske Skibsordre, der i mange Aar er gaaet til Norge.

Kollision

Natten til Søndag er Det danske Petroleumskabs Tankmotorskib »Danmark« i Nærheden af Brunsbüttelkoog i usigtbart Vejr kollideret med den amerikanske Fragtdamper »Oakmel«, som var paa Vej fra Riga til Bremen. Den amerikanske Damper blev stærkt beskadiget midtskibs. Medens »Danmark« kunde fortsætte Rejsen til Hamborg, maatte den amerikanske Damper ankre op ved Brunsbüttelkoog.

»Transatlantic« udvider sin Aktiekapital

Rederiaktiebolaget Transatlantic i Gøteborg har paa en ekstraordinær Generalforsamling Fredag besluttet at udvide Selskabets Aktiekapital fra 6 til 9 Millioner ved at udstede Præferenceaktier til et Beløb af nominelt 3 Millioner svenske Kroner.

»Væring« til Svendborg

Damperen »Væring« af Aabenraa, der for en Uges Tid siden var paa Grund ved Smygehuuk, har nu oplossen i Last ved Kalvebod Brygge og gaar nu til Svendborg Skibsværft for Reparation.

Juleposten til »Danmark«

Juleposten til Besætningen paa Skoleskibet »Danmark« skal være indleveret inden 6. December paa Købmagergades Posthus. Foruden almindelige Breve og Brevkort kan sendes Pakker i Brevform indtil 1 kg, men det gælder for disse Forsendelser, at de ikke maa indeholde Tobak, derunder ogsaa Cigaretter.

Adressen paa disse Postforsendelser er kun: Skoleskibet »Danmark«, Købmagergades Postkontor, København K.

PERSONALIA

80 Aar

En gammel Thuro-Skipper, Kaptajn Ferd. Nielsen, Svendborg, fyldte forleden 80 Aar. Kaptajn Nielsen førte i sin Tid Skonnerten »Frederikke«, og efter dennes Forlis »J. M. Nielsen«, hvis Fører han var, til han i 1905 gik i Land og blev Havarieksperter for Svendborg Søassurance.

POSITIONSLISTE PR. 17. NOVEMBER 1936

A

s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 13.11.
s.s. *Aalborghus* afg. København 19.11. til Aalborg.
s.s. *Aarhus* afg. København 19.11. til Aarhus.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Liverpool 10.11.
s.s. *Aase*, afg. Viborg (Finland) 6.11., pass. Hirtshals 11.11. p. R. t. London.
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Quebec 11.11. til Port Arthur.
s.s. *Absalon*, ank. Hull 3.11.
m.s. *Afrika*, *Himmelstrup*, afg. Hamburg til Genoa 15.11. udg.
s.s. *Agnete*, pass. Gibraltar 4.11. p. R. t. Tel Aviv.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Newcastle (NB) 11.11. til Belfast.
s.s. *Alabama* afg. Buenos Aires 12.11. til Santos.
s.s. *Alexandra* afg. Esbjerg 20.11. til Grimsby.
s.s. *Algarve* ank. Lissabon 16.11.
s.s. *Alice*, pass. Beachu Hd. 13.11. p. R. t. Bordeaux.
m.s. *Almena*, afg. New York 12.11. til Macoris.
m.s. *Asia*, Heindorn, ank. Bangkok 14.11. udg.
s.s. *Alsund*, Hansen, afg. Antwerpen 11.11. til Setubal, pass. Ushant 14.11.
s.s. *Amalienborg*, afg. Saffi 15.11.
m.s. *Amerika*, *Borch*, pass. Ushant 10.11. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Anna*, afg. Gibraltar 9.11. til St. Louis (Rhone).
m.s. *Anna Mærsk*, afg. Yokohama 10.11. til New York.
m.s. *Annam*, *Wolff-Jørgensen*, pass. St. Paul p. R. t. Sydney 10.11. udg.

s.s. *Anne* ank. Swansea 13.11.
s.s. *A. P. Bernstorff* afg. Esbjerg 21.11. til Antwerpen.
m.s. *Argentina* afg. Bahia 9.11. til København.
m.s. *Arizona* ank. Horsens 15.11.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Liverpool 12.11.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, afg. Adelaide 7.11. til Cork.
m.s. *Asia*, Hansen, afg. Hongkong til Shanghai 16.11.
s.s. *Asko*, Langlykke, ank. København 13.11.
s.s. *Aslaug*, pass. Gibraltar 11.11. p. R. t. Alexandria.
m.s. *Asnæs*, pass. Høstenau 15.11.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Sydney NSW 13.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. London 14.11. til Kopervik.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 10.11.

B

s.s. *Beira* i København.
s.s. *Bellona* ank. København 12.11.
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Bahia Blanca 8.11. til Cabo Blanca.
s.s. *Bergenshus* afg. Aalesund 17.11. til Trondheim.
s.s. *Bertha*, ank. Frederikshavn 12.11.
s.s. *Bes*, pass. Albuén 17.11.
s.s. *Betty*, afg. Marseilles 11.11. til Konakri.
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Alexandria 10.11.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Nantes 17.11. p. R. t. Port Talbot.
s.s. *Birgitte*, afg. Bremen 15.10. til Seaport, rap. 240 m fra Valencia 22.10.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Kbhvn. 14.11. p. R. t. Marseilles.
s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 11.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. 11. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	48,00
NEWYORK.....	459,75	AMSTERDAM.....	248,10
BERLIN.....	184,10	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,70	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	105,70	PRAG.....	16,40
ROM.....	24,50	WARZAWA.....	86,90

m.s. *Boringia*, Væring, pass. Perim p. R. t. Colombo 12.11. udg.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Freetown 13.11.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Tyne 15.11.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Braila 14.11.
 s.s. *Bretland*, fung. Pedersen, afg. Kbhvn. 16.11. til Gdynia.
 s.s. *Britta*, afg. Gibraltar 8.11.
 s.s. *Broholm* afg. Nemours 16.11. til Oran.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. New York 5.11.
 s.s. *Brynhild* ank. Preston 13.11.

C

m.s. *California* ank. Buenos Aires 14.11.
 m.s. *Canada*, Knudsen, ank. Vancouver 29.10. udg.
 s.s. *Canadian Reefer*, afg. Christobal 29.10. til Alexandria.
 s.s. *Carmen*, ank. Hamburg 8.11.
 m.t. *Caroline Mærsk*, forv. ank. Corpus Christi 20.11.
 s.s. *Charkow* ank. København 9.11.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. New York 7.11.
 m.s. *Chile*, Larsen, ank. Kbhvn. 15.11.
 m.s. *Chr. Holm*, forv. ank. Baytown 17.11.
 s.s. *Chr. J. Kampmann*, afg. Miami 9.11.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, pass. 13°28'N—96°30'W 6.11. p. R. t. Dublin.
 s.s. *Christiansborg*, pass. Cape Wrath 16.11.
 s.s. *Cimbria*, pass. Brunsbüttel 14.11. p. R. t. Nantes.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. La Rochelle 11.11. til Oporto.
 m.s. *Columbia*, Norregaard, forv. afg. Montreal 18.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, rap. 130, NW Land's End 12.11 p. R. t. London.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Santander 15.11.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 17.11.
 s.s. *Dagmar*, afg. Kbhvn. 16.11. til Viborg (Finland).
 s.s. *Dania*, pass. Brunsbüttel 12.11. p. R. t. Amsterdam.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Djibouti til Aden 16.11. udg.
 m.s. *Danmark*, afg. Hamburg 17.11. til Stettin.
 s.s. *Delaware* forv. ank. Kbhvn. 25.11.
 s.s. *Dorrit*, afg. St. John's (NF) 7.11. til Oporto.
 s.s. *Douro* i København.
 m.s. *Dronning Alexandrine* forv. ank. København 18.11.

E

s.s. *Ebba*, afg. Algiers 12.11. til Las Palmas.
 s.s. *Ebro* i København.
 s.s. *Edith*, afg. Havre 8.11. til Konakri.
 s.s. *Edu. Nissen*, afg. Halifax 11.11. til Pugwash.
 s.s. *Effe Mærsk*, pass. Lodingen 5.11. p. R. t. Murmansk.
 s.s. *Egholm* ank. Gdynia 11.11.
 s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Fleetwood 9.11.
 s.s. *Elisabeth*, pass. St. Abb's Hd. 11.11. p. R. t. Emden.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Oran 9.11. til Alexandria.
 s.s. *Ellen*, afg. Frederikshavn 9.11. til Abo.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Kbhvn. 17.11.
 s.s. *Elsborg*, afg. Bremen 17.11.
 s.s. *Else*, ank. Viborg (Finland) 10.11.
 s.s. *Emanuel* pass. Malmö nordg. 12.11 til La Rochelle.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Fredericia 11.11.
 m.t. *Emma Mærsk*, pass. Magallanas 3.11.
 s.s. *Energi* forv. afg. Rochefort 18.11 til Gdynia.
 s.s. *England*, ank. Rotterdam 15.11.
 s.s. *Enigheden* ank. Mariager 16.11.
 s.s. *Erna*, afg. Buenos Aires 7.11. til Rio Janeiro.
 s.s. *Erindring* ank. Tallinn 14.11.
 m.s. *Erria*, Rasmussen, afg. Southampton til Marseilles 16.11. udg.
 s.s. *Ester*, ank. London 12.11.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Bordeaux 11.11.
 s.s. *Estland*, Fischer, ank. Warrington 11.11.
 s.s. *Estrid*, afg. Konakri 4.11.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. London 13.11. hjg.

F

m.s. *Fano*, afg. Stavanger 7.11.
 m.s. *Fionia*, Kolls, ank. Sydney 6.11. udg.
 s.s. *Flora* i København.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Skagen 14.11.
 s.s. *Fredensborg*, afg. Antwerp 17.11.
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Dungeness 14.11.
 s.s. *Freya*, afg. London 13.11. til Randers.
 s.s. *Frigga* afg. Esbjerg 17.11 til Grimsby.

s.s. *Frode* afg. Norfolk 10.11. til Houston.
 s.s. *Fylla*, ank. Sligo 11.11.

G

s.s. *Garonne* ank. København 17.11.
 s.s. *Georgia* afg. Halmstad 14.11 til Newcastle.
 s.s. *Gerd*, ank. Alexandria 11.11.
 s.s. *Gerda*, pass. Dover 11.11.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Belle Isle 16.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manila 5.11.
 s.s. *Gorm* ank. Danzig 13.11.
 s.s. *Grete*, afg. Flushing 11.11. til Almeria.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, ank. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Gudrun*, pass. Gibraltar 11.10.
 s.s. *Gunhild*, ank. Randers 9.11.
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Gdynia 9.11.
 s.s. *Gyda* afg. Port Williams 3.11. til Manchester, rap. 245 m W Malin Hd. 12.11.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Granton 16.11. til Ebeltoft.
 s.s. *Hafnia*, afg. Nørresundby 16.11. til Danzig.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Pernau 12.11.
 s.s. *Haldan* ank. Dunkirk 15.11.
 s.s. *Hans Broge*, ank. Gdynia 9.11.
 s.s. *Hans*, From, afg. Kbhvn. 18.11. til Mullerup.
 s.s. *Hans Mærsk* rap. 30 m fra Niton 11.11. til Kbhvn.
 s.s. *Harlad* ank. Garston 4.11.
 s.s. *Harriet*, afg. Gibraltar 8.11. til Aalborg.
 s.s. *Hebe* afg. København 19.11. til Newcastle.
 s.s. *Helene*, ank. Kemi 4.11.
 m.s. *Henning Mærsk*, afg. Wellington 24.10. til Persian Gulf.
 s.s. *Henry Tegner*, ank. Kbhvn. 9.11.
 m.s. *Herdis*, afg. San Nicholas 4.11. til St. John.
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Mumbles 28.10. p. R. t. Chicoutini.
 s.s. *Hilde*, pass. Gibraltar 10.11. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* ank. Manchester 15.11.
 s.s. *Hroar* ank. København 9.11.
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Prawle Points 13.11.

I

m.s. *India*, Krarup, pass. Panama Kanal p. R. t. Kingston 14.11. hjg.
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Dakar 15.11.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Gdynia 8.11.
 s.s. *Ingeborg S.*, ank. Goole 12.11.
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Lodingen 7.11. p. R. t. London.
 s.s. *Inger*, afg. Stockholm 9.11. til Hungø.
 s.s. *Inger Toft*, afg. Bona 13.11.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Burlings 16.11. p. R. t. Huelva.
 m.s. *Ireland*, Meinertz, afg. Quebec 9.11.
 s.s. *Ivar* ank. København 16.11.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Riga 16.11.
 s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Dungeness 6.11. p. R. t. Bayonne.
 s.s. *Jan, Jacobsen*, pass. Finisterre 14.11. p. R. t. Rouen.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Las Piedras 28.10.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Chefoo til Kobe 11.11. hjg.
 s.s. *Jenny*, pass. Dungeness 6.11. p. R. t. Casablanca.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Danzig 12.11. til Bordeaux.
 s.s. *Johanne*, afg. Raumo 12.11. til London.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Antwerp 3.11.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamborg 16.11.
 s.s. *Jonna*, pass. Barry Is. 11.11. p. R. t. Seattle.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Gibraltar p. R. t. London 15.11. hjg.
 s.s. *Jutta*, ank. Danzig 11.11. p. R. t. Alicante.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Aalborg 16.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Bordeaux 28.10.
 s.s. *Karen*, ank. Grangemouth 12.11.
 s.s. *Karen Toft*, afg. Antwerp 13.11.
 s.s. *Karla*, pass. La Coubre 13.11. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Katholm* afg. Swansea 12.11. til København.
 m.s. *Katrine Mærsk*, pass. Gibraltar 10.11. p. R. t. Southampton
 s.s. *Kejserrinde Dagmar*, afg. Fredericia 7.11. til Leningrad.
 s.s. *Kentucky* afg. Tyne 4.11. til New York.
 s.s. *Kirsten*, afg. Flushing 11.11. til Dublin.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Yvaros 6.11.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvandt, ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Knud* ank. Liverpool 13.11.
 s.s. *Knut*, ank. Marseilles 13.11.
 s.s. *Kong Haakon* afg. Stettin 17.11. til København.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Kbhvn. 11.11.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Cardiff 12.11. til Dakar.
 s.s. *Laura*, afg. Rio Janeiro 22.10. til Rotterdam.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Lowestoft 10.11.
 m.s. *Leise Mærsk*, pass. Dungeness 12.11. p. R. t. Fredericia.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Antwerp 12.11. til Galway.

s.s. *Lica Mærsk*, pass. Belle Isle 12.11.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Algier 11.11.
 s.s. *Lilian*, ank. Perlington 13.11. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Lorient 13.11.
 s.s. *Lily*, afg. Melhil 1.11. til Kiel.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Immingham 14.11.
 m.s. *Lundby*, Lohse, ank. Kotka 15.11.
 s.s. *Lynæs*, pass. Wick 17.11.

M

s.s. *Magnus* ank. Dunkerque 17.11.
 s.s. *Maine*, afg. Danzig 13.11 til Garston.
 s.s. *Maja*, pass. Flamborough Hd. 11.11.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Yokohama til Nagoya 16.11. udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Huelva 6.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Tonny Charente 14.11.
 s.s. *Margrethe* ank. København 17.11.
 s.s. *Margrete*, afg. Tyne 13.11.
 s.s. *Marianne*, ank. Calais 4.11.
 s.s. *Marie Toft*, afg. Huelva 13.11.
 m.t. *Marie Mærsk*, pass. Dungeness 12.11. p. R. t. Venezuela.
 m.s. *Marocco*, afg. Antwerpen 16.11. til Casablanca.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Burntisland 16.11.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, ank. Sete 4.11.
 s.s. *Marr*, pass. Dungeness 13.11. p. R. t. Selzaete.
 s.s. *Maryland* forv. ank. København 22.11.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Quebec 12.11.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Colombo til Djibouti 10.11. hjg.
 s.s. *Minsk* ank. Tunis 12.11.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Rouen 15.11.
 s.s. *Najaden*, afg. Kotka 10.11. til Viborg.
 s.s. *Nancy*, ank. Sete 8.11.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Tyne 15.11.
 s.s. *Nelly*, pass. Dungeness 13.11. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Nevada* afg. Skien 14.11 til Newcastle.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Bilbao 7.11.
 s.s. *Niobe*, afg. Gibraltar 8.11. til Göteborg.
 m.s. *Nordbo*, afg. Buenos Aires 30.10. til Los Angeles.
 s.s. *Nordborg*, ank. London 13.11.
 s.s. *Norden*, afg. Hampton Rds. 11.11. til Progreso.
 m.s. *Nordfærø*, afg. Fremantle 30.10. til Southampton.
 m.s. *Nordhavet*, afg. Leghorn 7.11. til New York.
 m.s. *Nordhval*, ank. Port Alberni 11.11. p. R. t. Chemainus.
 m.s. *Nordkap*, ank. Santos 9.11. p. R. t. New York.
 s.s. *Nordlys*, afg. Montevideo 30.10. til Hamburg.
 m.s. *Nordpol*, afg. Shanghai 24.10. til Grais Harbour.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, afg. London 5.11.

O

s.s. *Odin* ank. Göteborg 17.11.
 s.s. *Olaf* ank. Danzig 15.11.
 s.s. *Olga*, ank. Immingham 13.11.
 s.s. *Olga S.*, afg. Rotterdam 4.11. til Alexandria.
 s.s. *Oluf Mærsk*, pass. Ushant 5.11. p. R. t. Casablanca.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, afg. Houston 5.11.
 m.s. *Oregon*, ank. Santos 12.11.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Drammen 14.11.
 s.s. *Otto Petersen*, afg. Montreal 2.11. til Rimouski.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Vancouver 12.11.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 14.11.
 s.s. *Paula*, afg. Callao 5.11. til Chile.
 m.s. *Peru*, Kragelund, afg. Penang til Colombo 14.11. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Los Angeles 30.10. til Cebu.
 s.s. *P. Madsen*, rap. 35 m SW? N. Foreland 11.11. p. R. t. Sunderland.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Philadelphia 11.11.
 s.s. *Polly*, afg. Antwerp 12.11.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 18.11.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. London 14.11.

R

s.s. *Randi*, afg. Oran 13.11. til Tunis.
 s.s. *Reval*, ank. Boston 17.11.
 s.s. *Riga*, ank. Stettin 15.11.
 s.s. *Rigmor*, ank. Sutton Bridge 11.11.
 s.s. *Rita*, ank. Kbhvn. 15.11.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. Liverpool 11.11. til Buntisland.
 s.s. *Robert*, pass. Spurn Hd. 12.11. p. R. t. Dieppe.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Immingham 15.11.

S

s.s. *Saga*, ank. Kbhvn. 4.11.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Saigon 11.11. til W. C. Afrika.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Birkenhead 16.11.
 s.s. *Scandia*, pass. Christobal 17.11. p. R. t. Southampton.
 s.s. *Scandia*, ank. Stettin 15.11.
 s.s. *Scotia*, ank. Dieppe 14.11.
 s.s. *Seine*, i Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, afg. Zeebrugge 11.11.
 m.s. *Selandia*, Andersen, ank. Kbhvn. 10.11.
 m.s. *Siam Nielsen*, afg. Los Angeles til Yokohama 27.10.
 s.s. *Signe*, ank. Bordeaux 7.11.
 s.s. *Sigrid*, pass. Hansholm 1.11. p. R. t. Slansgate.
 s.s. *Sigrun*, afg. Aalborg 13.11. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Ushant 16.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Bordeaux 5.11.
 s.s. *Skagerak*, pass. Dunnet Hd. 13.11.
 s.s. *Skjold*, afg. Tallinn 16.11. til Riga.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Aalborg 13.11.
 s.s. *Sleipner*, afg. Kbhvn. 17.11. til Gdynia.
 s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Dungeness 7.11. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Sonja*, Rasmussen, ank. Hull 17.11.
 s.s. *Sophie*, ank. Grimsby 11.11.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Finisterre 14.11. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Stella*, ank. Immingham 12.11.
 m.s. *Stensby*, Eggert, afg. Aalborg 14.11. til Narvik.
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Belfast 7.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Korsør 12.11.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Dakar 11.11.
 s.s. *Suava*, ank. Aarhus 19.11.
 s.s. *Svanhild*, ank. Albany 14.11.
 s.s. *Svanholm*, afg. Aalborg 16.11. til Gdynia.
 s.s. *Søborg*, ank. Antwerp 16.11.

T

s.s. *Taarnholm*, afg. Liverpool 15.11. til Swansea.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. New York 6.11.
 m.s. *Tasmania*, Loder, afg. Fremantle 6.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 18.11.
 s.s. *Tekla*, afg. London 11.11. til Boston Linc.
 s.s. *Tempo*, Skou, afg. Groningen 17.11. til Odense.
 s.s. *Tennessee*, ank. Norfolk 16.11.
 s.s. *Thyra*, ank. Kbhvn. 13.11.
 s.s. *Thyra*, pass. Dungeness 12.11.
 s.s. *Tjaldur*, i Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, afg. Kbhvn. 8.11. til Valencia.
 m.s. *Tongking*, Juul Christensen, afg. Aden til Port Sudan 14.11. hjg.
 s.s. *Tove*, afg. Flushing 12.11. til Kbhvn.
 s.s. *Tovelil*, Nørholm Hansen, ank. Beyrouth 15.11.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Nakskov 18.11.
 s.s. *Trondhjem*, ank. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Tula*, ank. Genua 17.11.
 s.s. *Tunis*, afg. Lissabon 11.11. til Danzig, pass. Kiel-Hollenau 17.11.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Santos 13.11. til Buenos Aires.

U

s.s. *Uffe*, afg. Kbhvn. 16.11. til Manchester.
 s.s. *Ulla*, afg. Rio Janeiro 31.10. til Rotterdam.
 s.s. *Ulrik Holm*, ank. Partington 9.11.
 s.s. *Uranienborg*, ank. Cornerbrook (New Foundland) 11.11.

V

s.s. *Valborg*, afg. Skellefteå 10.11. til Shoreham.
 s.s. *Vendia*, afg. Danzig 14.11. til Fecamp.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Danzig 8.11.
 s.s. *Viborg*, ank. Gravesend 12.11.
 s.s. *Victoria*, afg. Danzig 15.11. til Rotterdam.
 s.s. *Vidar*, ank. Esbjerg 13.11.
 s.s. *Viola*, afg. Port Williams 6.11. til Liverpool.
 s.s. *Virginia*, afg. Newcastle 10.11. til River Plate.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 15.11. til Danzig.

Y

s.s. *Yrsa*, ank. Hamburg 16.11.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. London 11.11.

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

Telefon 2070 - 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

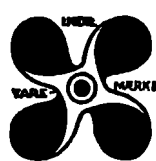
TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43

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

Korreponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & 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

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

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 Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. %

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

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & 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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 18. November 1936.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaares 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 rettvædsende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

3108. (P). Sverige S.-Kyst. Karlshamn. Afmærkning forandres.

(U. f. s. Nr. 46/3413. Stockholm 1936.)

Inden Udgangen af 1936 sker følgende Forandringer i Afmærkningen ved Løbet mellem *Boön* og *Svartskär*:

Ved Løbets W.-Side:

1. En sort Stage med Kurvefletning udlægges paa $56^{\circ} 08',_{97}$ N. $14^{\circ} 52',_{53}$ E.
2. Stagen med Tværstang ved *Lassebådan* Grund flyttes c. 15 m E. efter til $56^{\circ} 09',_{15}$ N. $14^{\circ} 52',_{17}$ E.

Ved Løbets E.-Side:

3. En Stage med Kost udlægges paa $56^{\circ} 09',_{21}$ N. $14^{\circ} 52',_{37}$ E.
4. En Stage med Kost udlægges paa $56^{\circ} 09',_{30}$ N. $14^{\circ} 52',_{11}$ E.

3109. Sverige. Gotland W.-Kyst. Burgsvik. Oplysning om Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 46/3412. Stockholm 1936.)

Den midlertidig udlagte Stage paa $57^{\circ} 02',_{50}$ N. $18^{\circ} 13',_{95}$ E., N. for en Grund lige S. for *Burgsvik* Ledefyrs Overetlinie, vil for Fremtiden overgaa til den permanente Afmærkning og vedblive at ligge paa ovennævnte Plads 30 m S. for Ledefyrenes Overetlinie, hvor der nu findes den normerede Dybde.

3110. Sverige. Gotland N.-Kyst. Kappelshamnsviken. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 46/3410. Stockholm 1936.)

Prammen, der laa sunket paa c. $57^{\circ} 50',_{5}$ N. $18^{\circ} 48',_{0}$ E., er fjernet og den udlagte Vragprik inddraget.

(E. f. S. Nr. 41/2776 1936.)

3111. Sverige. Gotland N.-Kyst. Salvorev. Sømærker atter i Orden.

(U. f. s. Nr. 46/3484. Stockholm 1936.)

Sømærkerne ved *Salvorev* og *Küllarne* er atter i Orden.
c. $58^{\circ} 05',_{2}$ N. $19^{\circ} 22',_{8}$ E. og c. $57^{\circ} 57',_{5}$ N. $19^{\circ} 22',_{0}$ E.
(E. f. S. Nr. 43/2912 1936.)

3112. (T). Sverige. Gotska Sandön N. Kopparstenarna. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 46/3483. Stockholm 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Kopparstenarna* paa c. 58° 35' N. 19° 09' E. er for Tiden slukket. Den vil atter blive tændt, saasnart Omstændighederne tillader det.

Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at Fyrapparatet paa Tønden har vist sig at være utilforladeligt.

3113. Sverige. Stockholm Skærgaard. Kanholmsfjärden. Baake forandret.

(U. f. s. Nr. 46/3409. Stockholm 1936.)

Den tidligere hvide Træbaake paa *Vila Mårren* paa c. 59° 21',₁ N. 18° 45',₁ E. er fjernet og erstattet med en 2,₅ m høj, hvidkalket Varde med Stang med hvid Ballon.

(E. f. S. Nr. 33/2253 1936.)

3114. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Anduvning. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 31/1047. Helsingfors 1936.)

Lystønden *Kemi angöringsboj* paa c. 65° 28' N. 24° 20' E. er inddraget for Vinterperioden.**3115. Estland. Finske Bugt. St. Wrangel (Prangli). Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 9/37. Tallinn 1936.)

St. Wrangel Fyrbaake paa c. 59° 38',₈ N. 24° 58',₁ E. er fjernet og erstattet med et hvidt, rundt Betontaarn. Fyrkarakteren er uforandret, rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₇^s. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra SW.-Kysten af Øen gennem N., E. og S. til 257°, formørket af Skoven fra 257° til 261° og derefter atter synligt i Pejlinger til NW.-Kysten af Øen.

(Kort Nr. 276.)

3116. Estland. Finske Bugt. Tallinn Red. Kloakledninger afmærket med Tønder og Fyr.

(N. t. M. Nr. 9/36. Tallinn 1936.)

1. Som Afmærkning for Yderenden af en Kloakledning, hvorover Dybden er 1,₅ m, er følgende Tønder udlagt:a. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost i 4 m Vand 140 m 102° fra det røde, faste Fyr ved S.-Siden af S.-lige Havneindløb (59° 26',₈ N. 24° 46',₅ E.).b. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste i 2,₂ m Vand 175 m 112° fra det i (a) nævnte Fyr.c. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste i 2,₄ m 130 m 120° fra det i (a) nævnte Fyr.2. Som Afmærkning for Yderenden af en anden Kloakledning, hvorover Dybden er 3 m, er i 10,₄ m Vand paa 59° 26' 57" N. 24° 45' 40" E. udlagt en hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost.

Yderligere er Kloakledningen afmærket med 2 Fyrbaaker, der viser grønt, fast Lys, som følger:

a. Forbaake, en hvid Firkant med Stang med sort Trekant med Spidsen opad, paa 59° 26' (49") N. 24° 45' (35") E. Flammens Højde: 8 m.

b. Bagbaake, Stang med sort Trekant med Spidsen nedad, 22 m 200° fra Forbaaken.

Baakerne er overet i Pejling 200°.

Advarsel: Skibe advares imod at ankre over Kloakledningen.

(Kort Nr. 276.)

3117. Memelomraadet. Vinterafmærkning.

(N. f. S. Nr. 46/5160. Berlin 1936.)

Omskiftning af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning i *Memelomraadet* er paabegyndt.

- 3118. Tyskland. Adlergrund Fyrskib. Radiofyr atter i Virksomhed.**
(N. f. S. Nr. 46/5163. Berlin 1936.)
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Adlergrund* paa c. 54° 50' N. 14° 22' E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 45/3041 1936.)

- 3119. (T). Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE. Vrag afmærket.**
(N. f. S. Nr. 46/5164. Berlin 1936.)
Et Vrag, hvorfra flere Dele rager over Vandet, ligger sunket paa c. 54° 38',₂ N. 10° 06',₀ E., c. 3 Sm SE. for *Sliminde*. 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 c. 100 m E. for Vraget.
(Se Tillæg.)

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

- 3120. Sverige. Sundet. Skanör Havn. Opgrunding.**
(U. f. s. Nr. 46/3429. Stockholm 1936.)
Indsejlingsrenden til *Skanör Havn* er som Følge af Sanddrift grundet op til den mindste Dybde af 2,7 m ved Middelvandstand. Opgrundingen omfatter den yderste Halvdel af Renden.
c. 55° 25',₁ N. 12° 49',₈ E.
(E. f. S. Nr. 26/1746 1936. Kort Nr. 249, 210, 201 og 262. Danske Lods, Side 294. Tillæg Nr. 3, Side 48.)

- 3121. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**
Ved Opmaalingen den 13. November d. A. 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 5,₀ m i W.-Siden af Renden.
c. 54° 52' N. 12° 13¹/₄' E.
(E. f. S. Nr. 43/2923 1936.)

- 3122. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Afmærkning forandret.**
Afmærkningen i *Guldborg Sund* N. for *Nykøbing* er forandret, som følger:
- I. De røde Stager med 1 opadvendt Kost paa nedennævnte Pladser er ombyttet med røde Stager med 2 opadvendte Koste:
- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 52' (42") N. 11° 45' (03") E. | d. 54° 50' (03") N. 11° 48' (06") E. |
| b. 54° 50' (55") N. 11° 45' (24") E. | e. 54° 48' (35") N. 11° 47' (18") E. |
| c. 54° 50' (49") N. 11° 46' (50") E. | |
- II. De hvide Stager med 1 Halmvisek paa nedennævnte Pladser er ombyttet med hvide Stager med 2 Halmviske:
- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 51' (01") N. 11° 45' (29") E. | c. 54° 49' (02") N. 11° 47' (21") E. |
| b. 54° 49' (53") N. 11° 48' (16") E. | d. 54° 47' (39") N. 11° 49' (30") E. |
- III. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:
- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 50' (50") N. 11° 46' (24") E. | c. 54° 48' (51") N. 11° 47' (12") E. |
| b. 54° 49' (30") N. 11° 47' (36") E. | d. 54° 48' (17") N. 11° 47' (42") E. |
- IV. En hvid Stage med 1 Halmvisek er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:
- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 48' (19") N. 11° 47' (48") E. | b. 54° 47' (20") N. 11° 50' (06") E. |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
- V. En hvid Stage med 2 Halmviske er udlagt paa 54° 50' (52") N. 11° 47' (08") E.
(E. f. S. Nr. 42/2853 1936. Kort Nr. 323 og 306. Danske Lods. Side 522. Søm.-Fort. Side 75.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3123. Danmark. Indløbet til Isefjord. Rørvig E. Vesterløb. Sømærker inddraget for Vinteren.)

De 2 hvide Stumpstønder 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 inddraget for Vinterperioden.

3124. (T). Sverige. Kattegat. Vinga ungar. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 46.3486. Stockholm 1936.)

Vinga ungar Lys- og Fløjtetønde paa c. $57^{\circ} 39'$ N. $11^{\circ} 34'$ E. er midlertidig ombyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.

3125. (T). Sverige. Kattegat. Albrektsunds Kanal midlertidig spærret for Trafik.

(U. f. s. Nr. 44/3331. Stockholm 1936.)

Paa Grund af Uddybningsarbejder er *Albrektsunds Kanal* spærret for Trafik fra den 5. November d. A. og i c. 4 Maaneder. Overtrædelse af Forbudet straffes.

Paa begge Sider i passende Afstand fra Sundets Endepunkter er opsat hvide Tavler mærket „*Farleden avstängd*“. Tavlerne, der er belyst om Natten, er anbragt saaledes, at ankommende Fartøjer uden Besvær kan aflæse dem.

Til Vejledning for N. fra kommende Fartøjer er to, godt sigtbare og om Natten belyste Opslagstavler med Paaskrift „*Albrektsunds kanal avstängd för trafik*“ anbragt, den ene paa *Malöpert*, den anden paa S.-Pynten af *Kvarnholmen* (NW.-lige og SE.-lige Side af *Marstrand* Havn).

c. $57^{\circ} 52',_8$ N. $11^{\circ} 37',_0$ E.

3126. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* $4,5$ m, i *Svaneholm* Fyrlinie: $5,9$ m, i *Sælhundeholm* Løb: $4,2$ m, i *Gaaseholm* Løb: $2,3$ m, i *Svaneholm* Løb: $0,2$ m og i *Kobberø* Løb: $2,8$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn $4,5$ m Dybde over *Havrevlen* og $5,9$ 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 $4,5$ 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. — $3,3$ m.

b. $56^{\circ} 42' (58'')$ N. $8^{\circ} 13' (23'')$ E. — $2,6$ m.

(E. f. S. Nr. 41/2792 1936. Kort Nr. 259.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3127. Rusland. Motovski Bugt. Titovski Island. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2228. London 1936.)

Paa c. $69^{\circ} 35'$ N. $32^{\circ} 04'$ E., $0,22$ Sm 23° fra *Titovski Island* Kirke, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink. En trekantet Tremmeværkspyramide. Fyret er ubevogtet

3128. Nordsøen. Lyngvig Fyr W. Drivende Vrag.

(Meddelelse fra tysk Trawler »Konsul Dubbers«.)

Den 13. November 1936. En Mastestump, der rager c. $1\frac{1}{2}$ m over Vandet, og som antagelig er fastsiddende i et undersøisk Vrag, er observeret paa c. $56^{\circ} 06'$ N. $6^{\circ} 45'$ E., c. 45 Sm W. for *Lyngvig* Fyr.

- 3129. Danmark. Graadyb og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.**
Opmærksomheden henledes paa, at Fyrskibene *Graadyb* og *Vyl* under særlig haarde Vejrforhold kan være drevet noget fra deres Station og dog vedblive at give deres reglementerede Signaler, hvis det skønnes, at Fyrskibene stadig yder Vejledning for Søfarende. Foruden Udsendelse af de sædvanlige „Navigational warnings“ over *København* og *Blauvand* Radiostationer om, at de(t) paagældende Fyrskib(e) er drevet fra Station, vil hvert Fyrskib til Underretning for Skibsfarten jævnligt udsende radiotelegrafisk Melding om den formodede Position.
Skibe, der ikke er i Stand til at opfange Radiomeddelelser, advares mod under særlig haarde Vejr at stole paa, at de omhandlede Fyrskibe ligger paa rette Plads, idet de kan være drevet op til c. 2 Sm, inden deres Funktioner standses.
Graadyb Fyrskib: c. 55° 20' N. 8° 05' E. *Vyl* Fyrskib: c. 55° 22' N. 7° 41' E.
(Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 1 og 37.)
- 3130. (T). Holland. Zuiderhaaks Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**
(B. a. Z. Nr. 263/3163. 's-Gravenhage 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Zuiderhaaks* paa c. 52° 54',₅ N. 4° 35',₅ E. er for Tiden slukket.
- 3131. England. The Downs. Vrag uskadelliggjort. Vragafmærkning inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2214 (2). London 1936.)
Vraget, der ligger sunket paa c. 51° 13' N. 1° 26' E., 1,₁₆ Sm 100° fra *Deal Pier* Fyr, er uskadelliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 11,₉ m. De 2 udlagte Vraglystønder er inddraget.
(E. f. S. Nr. 27/1845 og 30/2092 1936.)
- 3132. England. White Ness. Vrag uskadelliggjort. Vragafmærkning inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2214 (1). London 1936.)
Vraget af Yachten *Mary*, der ligger sunket paa c. 51° 24' N. 1° 27' E., 1,₂₃ Sm 3° fra *North Foreland* Fyr, er uskadelliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 7,₃ m. Den udlagte Vragtønde er inddraget.
(E. f. S. Nr. 33/2291 1936.)
- 3133. Skotland. Forth Floden. Kincardine. Afmærkning og Rute forandret.**
(N. t. M. Nr. 2202. London 1936.)
1. En rød Lystønde, *Middle Bank E.*, der viser hvidt Et-Blink hver 2½^s, er udlagt paa c. 56° 04' N. 3° 44' W., 0,₆ Sm 262° fra *Kincardine* Kirke.
2. Den røde Lystønde, *Middle Bank E.*, der tidligere var udlagt c. 0,₁ Sm W. for (1), er permanent inddraget.
3. Ruten er forandret og gaar fra et Punkt (A) 0,₅₂ Sm 242° fra *Kincardine* Kirke 0,₉ Sm i Retning 301°, hvor den støder til den tidligere i Kortet angivne Rute.
- 3134. (P). Skotland. Noss Head. Taagesignal forandres.**
(N. t. M. Nr. 2227. London 1936.)
Omkring den 12. December d. A. forandres Taagesignalet ved *Noss Head* Fyr paa c. 58° 29' N. 3° 03' W. til Tre-Stød hver 1½^m.
(Kort Nr. 263.)

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

- 3135. Frankrig. Bassure de Baas. Lys- og Klokketønde flyttet.**
(N. t. M. Nr. 2215 (1). London 1936.)
Bassure de Baas Lys- og Klokketønde er flyttet c. 0,₁₇ Sm i Retningen 187° og ligger nu paa c. 50° 48' N. 1° 33' E., 1,₈₇ Sm 270° fra *Ambleuse* Fort Skorsten.

3136. Frankrig. Cape d'Alprech W. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2215 (2). London 1936.)

1. En Grund med 6,9 m Vand ligger 2,02 Sm 287° fra *Cape d'Alprech* Gruppe-Blinkfy.

2. En Grund med 5,5 m Vand ligger 1,35 Sm 283° fra *Cape d'Alprech* Gruppe-Blinkfy.

Cape d'Alprech Gruppe-Blinkfy: c. 50° 42' N. 1° 34' E.

3137. Frankrig. Somme Anduvning. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 2204. London 1936.)

a. En Dybde paa 8,7 m er fundet 7,3 Sn 273° fra *Pointe du Haut Banc* Fyr.

b. - - - 9,6 m - - - 8,15 Sm 268° - - - - -

c. - - - 8,7 m - - - 9,15 Sm 231° - - - - -

d. - - - 7,8 m - - - 10,15 Sm 230° - - - - -

Pointe du Haut Banc Fyr: c. 50° 24' N. 1° 33' E.

3138. England S.-Kyst. Portsmouth. Lys- og Klokketønde genudlagt.

(N. t. M. Nr. 2219. London 1936.)

Spit Refuge Lys- og Klokketønde paa c. 50° 46' N. 1° 05' W. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 41/2809 1936.)

3139. (P). England W.-Kyst. Bristol Channel. Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 2105. London 1936.)

Omkring den 24. November d. A. sker følgende Forandringer ved Afmærkningen i *Bristol Channel*:

1. Lystønden *NW. Elbow* paa c. 51° 26' N. 3° 00' W. forandres til at vise hvidt Et-Blink hver 2½^s.

2. Lystønden *Welsh Hook* c. 5,5 Sm 66° fra (1) forandres til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

3. Lys- og Klokketønden *Cockburn* c. 5,5 Sm 65° fra (2) forandres til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

4. *S. Middle* Tønde c. 2,6 Sm 44° fra (1) ombyttes med en rød- og hvidtærnet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

5. *E. Middle* Tønde c. 3,8 Sm 60° fra (1) ombyttes med en rød og hvid, lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s.

6. *Newcombe* Tønde c. 3,5 Sm 59° fra (2) ombyttes med en rød og hvid, lodret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s.

3140. (P). Irland W.-Kyst. Eagle Island. Radiofyret oprettes.

(N. t. M. Nr. 2220. London 1936.)

I Løbet af den nærmeste Tid oprettes ved *Eagle Island* Fyr paa c. 54° 17' N. 10° 06' W. et Radiofyret. Kaldesignal: EIF. Bølgelængde: 297,3 kc/s (1008 m). Radiosignalet er, som følger:

1. Bogstaverne EIF 4 Gange.....	8 s.
2. 20 Grupper af 5 Streger	40 s.
3. Bogstaverne EIF 4 Gange.....	8 s.
4. 20 Grupper af 5 Streger	40 s.
5. Bogstaverne EIF 2 Gange.....	4 s.
Hele Signalet.....	1 m. 40 s.
Pause	4 m. 20 s.
Periode.....	6 m.

Under Taage udsendes Signalet uafbrudt hver 6^m, begyndende 4^m efter fuldt Klokkeslæt.

I klart Vejr udsendes Signalet 2 Gange ved saavel 10^m som 40^m efter fuldt Klokkeslæt.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

3141. Bermudas Øerne. The Narrows. Tønde flyttet. Uddybning.

(N. t. M. Nr. 2192. London 1936.)

1. Rød- og hvidtørnet Tønde Nr. 4 er flyttet c. 0,07 Sm i Retningen 279° og ligger nu paa c. 32° 23' N. 64° 39' W., 0,773 Sm 95° fra den S.-lige Radiomast paa *St. George's Island*.

2. Omraadet i Nærheden af den i (1) nævnte Tøndes tidligere Plads er blevet uddybet.

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

3142. (T). Nicaragua. Little Corn Island. Fyr midlertidig forandret.

(N. t. M. Nr. 44/3095. Washington 1936.)

Little Corn Island Fyr paa c. 12° 18' N. 82° 59' W. rapporteres for Tiden at vise hvidt Et-Blink hver 9^s, Blink 0,5^s, Mørke 8,5^s.

3143. Columbia N.-Kyst. Puerto Columbia. Undervandshindring og Grund findes ikke.

(N. t. M. Nr. 2213. London 1936.)

1. Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge 1,3 Sm 13° fra *Punta Hermoso* Fyr, er forgæves eftersøgt.

2. *Robinson Rock*, der var rapporteret at ligge 0,89 Sm 284° fra *Punta Hermoso* Fyr, er forgæves eftersøgt.

Punta Hermoso Fyr: c. 10° 58' N. 75° 02' W.

3144. Cuba N.-Kyst. Cabo San Antonio. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 44/3096. Washington 1936.)

Cabo San Antonio Fyr paa c. 21° 52' N. 84° 57' W. er forandret og viser nu hvidt, fast Lys med hvidt Et-Blink hver 15^s.

(E. f. S. Nr. 22/1535 1936.)

3145. Brasilien. Rio Pará Anduvning. Oplysning om Lodshulk.

(N. t. M. Nr. 44/3099. Washington 1936.)

Lodshulken for *Amazonfloden* ligger paa c. 0° 28' S. 47° 25' W., c. 8 Sm 325° fra *Atalaia Point* Fyr.

(E. f. S. Nr. 23/1412 1935.)

3146. Brasilien. Ilhéos Fyr forandret.

(A. u. N. Nr. XIX/88. Rio de Janeiro 1936.)

Ilhéos Fyr paa c. 14° 48' S. 39° 01' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink 1,5^s, Mørke 13,5^s. — Iøvrigt uforandret.

3147. (T). Chile. Corcovado Bugt. Isla Queitao. Fyr midlertidig slukket.

(B. a. Z. Nr. 261/3147. 's-Gravenhage 1936.)

Isla Queitao hvide Blinkfyr paa c. 43° 44' S. 73° 30' W. er for Tiden slukket.

3148. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Punta Gorda NW. Skær.

(N. t. M. Nr. 43/3033. Washington 1936.)

Et Skær med 2,2 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa 40° 16' (30") N. 124° 22' (30") W., c. 1,83 Sm 321½° fra *Punta Gorda* Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3149. Italien E.-Kyst. Porto di Lido. Fyrbelysning forandret.

(A. a. N. Nr. 336/904. Genua 1936.)

1. Paa Hovedet af den N.-lige Bølgebryder er paa c. $45^{\circ} 25',4$ N. $12^{\circ} 26',3$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: c. 15 Sm. Et sort- og hvidtærnet lille Taarn paa en pagodeformig Bygning.

2. Det grønne Gruppe Blinkfyr er anbragt paa den underste Balkon paa den i (1) nævnte Pagode. Fyrkarakteren er To-Blink hver 8^s , Blink $1,5^s$, Mørke 1^s , Blink $1,5^s$, Mørke 4^s . Flammens Højde: 14,7 m. Synsvidde: 9 Sm.

3. Taagesignalet er uforandret.

(E. f. S. Nr. 30/2111 1936.)

3150. Italien E.-Kyst. Piave Vecchia. Radiofyr oprettet.

(A. a. N. Nr. 325/902. Genua 1936.)

Ved *Piave Vecchia* er paa $45^{\circ} 28' 40''$ N. $12^{\circ} 35' 05''$ E. oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: $306,5$ kc/s ($978,8$ m). A 2.

Signalet er:

a. Bogstaverne VZ 3 Gange	10 ^s .
b. En Række Streger	30 ^s .
c. Bogstaverne VZ	10 ^s .
d. Pause	10 ^s .
e. Gentagelse af a) til c)	50 ^s .
Hele Signalet	1 ^m . 50 ^s .
Pause	4 ^m . 10 ^s .
Periode	6 ^m .

Under Taage afgives Signalet uafbrudt, begyndende ved det 3^m. efter helt Klokkeslæt.

I klart Vejr afgives Signalet 4 Gange i Timen, begyndende ved det 1^m, 25^m, 31^m. og 55^m. af hver Time.

3151. Grækenland. Argolikos Bugt. Cap Koraka. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 67(31). Athen 1936.)

Paa *Cap Koraka* er paa $37^{\circ} 20',95$ N. $23^{\circ} 04',30$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink $2,5^s$, Mørke $7,5^s$. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 311° til 131° .

3152. Grækenland. Athen Bugt. Egine Island. Forbudt Omraade.

(A. a. N. Nr. 65(29). Athen 1936.)

Det er forbudt at navigere i en Afstand af under 1 Sm i Nærheden af *Pyrgos Point* indtil *Cap Perdikas* samt i Strædet *Perdikas-Moni*.

Cap Perdikas: c. $37^{\circ} 40',3$ N. $23^{\circ} 29',0$ E.

3153. Grækenland. Ægæiske Hav. Heraklia Island. Avelos Rock. Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 66(30). Athen 1936.)

Paa *Avelos Rock* er paa $36^{\circ} 49' 30''$ N. $25^{\circ} 24' 30''$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $6,7^s$. Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 10 Sm.

3154. Grækenland. Ægæiske Hav. Mykoni. Kamenaki (Mykonos). Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2198. London 1936.)

Kamenaki Fyr paa c. $37^{\circ} 27'$ N. $25^{\circ} 20'$ E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys.

3155. Tyrkiet. Dardanellerne. Cape Helles Fyr. Rød Lysvinkel indlagt.
(N. t. M. Nr. 2238. London 1936.)
En rød Lysvinkel er indlagt i *Cape Helles Fyr* paa c. 40° 03' N. 26° 11' E. imellem
Pejlingerne 350° og 10°. Synsvidden er 19 Sm for hvidt og 12 Sm for rødt Lys.
(E. f. S. Nr. 41/2827 1936.)

3156. Rusland. Sorte Hav. Krim S.-Kyst. Kap Aitodor Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 45/4986. Berlin 1936.)
Kap *Aitodor* hvide, faste Fyr paa c. 44° 25' N. 34° 07' E. er forandret til at vise
hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 19^s, fast Lys 9₅^s, Blink 9₅^s. Synsvidde: 25 Sm.

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

3157. Røde Hav. Perim Island. Perim Harbour. Fyr nedlagt. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 2194. London 1936.)

1. Følgende Fyr er nedlagt, men Fyrbaakerne forbliver paa Plads:
 - a. *Pirie Point Fyr*. 12° 38' (30") N. 43° 24' (45") E.
 - b. *Murray Point* Ledefyr c. 0₅₃ Sm 4° fra (a).
2. Lystønderne, der tidligere har været udlagt i nedennævnte Afstande og Retninger fra *Pirie Point* Fyrs gamle Plads, er hver ombyttet med en hvid Spidstønde:
 - a. 0₄₂ Sm 117°, b. 0₀₈ Sm 112°, c. 0₁₃ Sm 45°, d. 0₃₇ Sm 24°, e. 0₄₆ Sm 348°, f. 0₃₂ Sm 322°, g. 0₂₃ Sm 337°.

3158. Ceylon N.-Kyst. Point Pedro Shoals. Grund.
(N. f. S. Nr. 45/5004. Berlin 1936.)
En Grund med 6,7 m er fundet paa c. 9° 57'₅ N. 80° 11'₄ E., 8,7 Sm 336° fra
Point Pedro Fyr.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

3159. Singapore Stræde. Singapore. Mount Faber. Flagstangs Plads.
(N. t. M. Nr. 2200. London 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 35/2439 1936 meddeles, at *Mount Faber* Signalstations
Flagstangs Plads er 1° 16' (10") N. 103° 49' (20") E.
(E. f. S. Nr. 35/2439. 1936.)

3160. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Panai Floden. Loemba Loemba Pynt. Kabler fjernet.
(N. f. S. Nr. 46/5128. Berlin 1936.)
Alle Kablerne i Nærheden af *Loemba Loemba* Pynt er fjernet, Kabelbaakerne
nedrevet og de faste Fyr slukket.
c. 2° 31'₀ N. 100° 08'₅ E.

3161. Sunda Øerne. Billiton W.-Kyst. Grunde.
(B. a. Z. Nr. 259/3122. 's-Gravenhage 1936.)
1. En Grund (Sten) med 6½ m Vand er fundet paa 2° 36' 42" S. 107° 34' 35" E.,
5₁₈ Sm 212° fra *Langkoeas Fyr*.
2. En Grund (Koral) med 4½ m Vand er fundet paa 2° 37' 46" S. 107° 34' 05"
E., 6₂₄ Sm 210° fra *Langkoeas Fyr*.

- 3162. Sunda Øerne. Java S.-Kyst. Tjilatjap. Lodssignal for at vente.**
(N. f. S. Nr. 45/5006. Berlin 1936.)
Naar Skibe, der ankommer paa *Tjilatjap* Red, først kan løbe ind den paafølgende Dag, vises følgende Signal: En sort Ballon mellem 2 Kegler med Spidsen opad, lodret for hinanden.
c. 7° 47' S. 109° 02' E.
- 3163. Fransk Indokina. Tonkin Bugt. Haiphong. Oplysning om Lods.**
(N. f. S. Nr. 45/5005. Berlin 1936.)
Alle til *Haiphong* bestemte Skibe skal afvente den graa Lodsmotorbaad 2 à 3 Sm SE. for *Hon Dau*.
Det er forbudt som tidligere at ankre ved *Cua Nam Trieu* Anduvningstønde for at afvente Lods.
c. 20° 52' N. 106° 39' E.
- 3164. Filippinerne. Iloilo Stræde. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2223. London 1936.)
En Grund med 5,5 m Vand rapporteres at ligge paa c. 10° 46' N. 122° 41' E., 0,5 Sm 144° fra *Siete Pecados* Fyr.
- 3165. Kina. Pohai Bugt. Hai Ho eller Peiping Floden Anduvning. Lystønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2217. London 1936.)
En sort Lystønde, *Deep Hole*, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa c. 38° 58' N. 117° 44' E., 1,9 Sm 156° fra Tidevandssignalstationen c. 0,1 Sm N. for *North Fort*.
- 3166. Kina. Ya-lu Bugt. Li-chang-shan (Elliot Group). Yermak Stræde. Skær.**
(N. t. M. Nr. 238. Shanghai 1936.)
Et Skær, der ved Lavvande rager c. ½ m over Havets Overflade, ligger paa c. 39° 14' N. 122° 38' E., 2,46 Sm 179½° fra *Mt. Peschanaya*.
- 3167. Sibirien. America Bay. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2226. London 1936.)
Paa S.-Spidsen af *Erzhikovicha Point*, *Lisi Island*, er paa c. 42° 45' N. 132° 54' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 8½^s. En Jernstøtte. Fyret er ubevogtet.
- 3168. Sibirien. Peter Den Stores Bugt. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2225. London 1936.)
1. Paa Midten af *Ushi Island* er paa c. 43° 04' N. 131° 48' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1½^s. Fyret er ubevogtet.
2. Paa Radiomasten paa c. 43° 03' N. 131° 51' E., c. 0,2 Sm N. for *Ermolaeva Point* paa *Saperni Halvø*, er tændt et hvidt, fast Fyr.
- 3169. Sibirien. Cape Syurkum. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2224. London 1936.)
Paa *Cape Syurkum* Baakes Plads paa c. 50° 06' N. 140° 42' E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 95 m.
- 3170. Australien. Torres Stræde. Prince of Wales Channel. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 2195. London 1936.)
a. En Grund med 3,3 m Vand ligger 2,63 Sm 15° fra *Goode Island* Fyr.
b. - — — 6,7 m — — 1,94 Sm 11° - — —
c. - — — 6,4 m — — 1,72 Sm 310° - — —
Goode Island Fyr: c. 10° 34' S. 142° 09' E.

3171. New Zealand. North Island. Port Russell Anduvning. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2193. London 1936.)

Paa den yderste, lille Ø, *Fraser Rock*, er paa c. 35° 14' S. 174° 07' E., 0,18 Sm 273° fra N.-Spidsen af *Tapeka Point*, tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 9^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt Betontaarn. Fyret er ubevogtet.

3172. Stillehavet. Phoenix Islands. Gardner Island. Oplysning om Beliggenhed.

(N. t. M. Nr. 2206(2). London 1936.)

Gardner Island ligger paa 4° 40' 00" S. 174° 31' 30" W., c. 4 Sm E. for den i Kortet angivne Plads. — Højde af Træerne er 24,4 m.

3173. Stillehavet. Phoenix Islands. Mc Kean Island. Oplysning om Beliggenhed.

(N. t. M. Nr. 2206(1). London 1936.)

McKean Island rapporteres at ligge c. 8 Sm W. t. N. for den i Kortet angivne Plads. c. 3° 35' S. 174° 05' W.

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:*

T Supplement No. 5 to Africa Pilot, Part II.

Tillæg.**I. Østersøen.****3174. (T). Danmark. Rødby Havn Indsejling. Oprensning. Sømærke midlertidig inddraget.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/3104 1936 meddeles, at en Oprensning af Indsejlingsrenden til *Rødby Havn* er paabegyndt, hvorfor den hvide Stage med Halmvisk paa 54° 39' (06") N. 11° 20' (57") E., ved Yderenden af Rendens W.-Side, midlertidig er inddraget.

(E. f. S. Nr. 45/3104 1936.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3175. Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Taagesignal oprettet.

Paa S.-lige Ydermoles Hoved ved det hvide og grønne, faste Fyr er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 1^m, Stød 15^s, Pause 45^s. Tonehøjde: 280 Sv./Sek.

c. 55° 57', N. 11° 51' E.

(Kort Nr. 267, 227, 210, 211, 278 og 280. Danske Løds, Side 196. Havneløds, Side 98. Fyr-Fort. Nr. 594.)

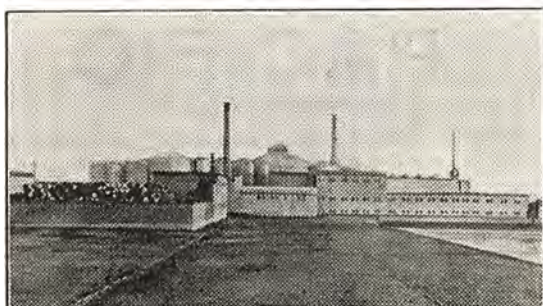
DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



VERITAS OIL

BRÆNDSLS- OG SMØREOLIER
TIL DIESELMOTORER



Bunkerstationer :

København
Esbjerg
Aarhus

Sønderborg
Gøteborg
Stockholm
Vliessingen

Rotterdam
Antwerpen
Hamborg

Bunkring Dag og Nat

Verdens første, største og hurtigste Dieselmotorskibe anvender
VERITAS DIESEL MOTOR OIL
Smøreoliedepoter i alle Verdens vigtigste Havne



Fabrikation af alle Specialolier og Konsistensfedt,
Dieselmotorolier, Turbineolier m. fl.

ALFRED OLSEN & CO. A/s
KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikant af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
 Kul ▲ Koks ▲ Cinders
 Briketter ▲ Brænde

Skibsprovantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordruk 3008Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsforbrændede

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

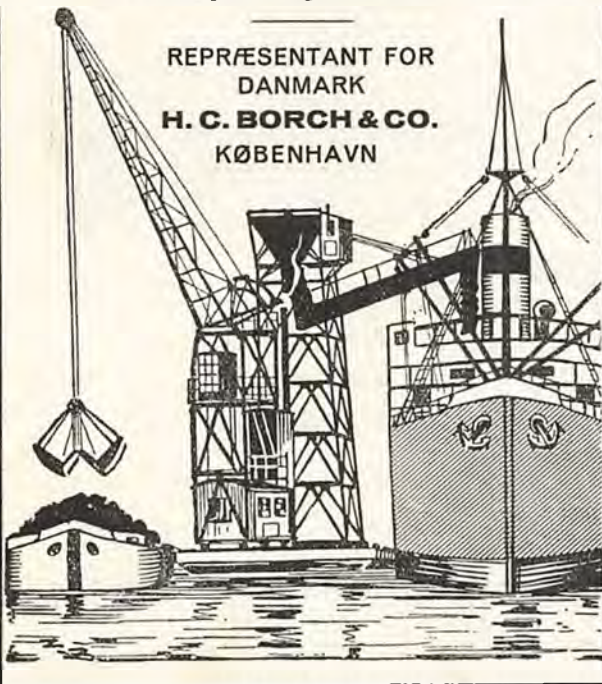
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klases Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
 DANMARK
H. C. BORCH & CO.
 KØBENHAVN



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmild"
 Amallegade 36

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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, Agents,

Various Consumers and Shipowners

5/-, 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

TOLDBODGADE 19

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 48

TORSDAG 26. NOVEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

PROLOG ELLER EPILOG

De Begivenheder vi i disse Dage er Vidne til, den spanske Borgerkrigs Udvikling til et frygteligt Myrderi, hvor alle hidtil kendte Rædsler synes at blive overgaaet, har været Genstand for de mest forskellige artede Kommentarer. Det synes dog, som om man er enige om, at det mere end at være en Borgerkrig er ved at udvikle sig til en Kamp mellem de to Systemer, der hidtil udenfor Spanien har udfoldet sig stærkere og stærkere for hver Dag. Hidtil gjorde Erfaringer fejles til Side — ingen aner, hvordan Udviklingen vil blive. Maaske vil Krigen fortsættes i Spanien og som direkte Parthavere vil vi muligvis faa de forskellige interesse-rede Parter — dog saaledes at det kun bliver i Spanien, de bekriger hinanden — at føle, eller ogsaa kan vi i Løbet af kort Tid regne med en frygtelig Udvikling af hele Situationen, en Kæmpeekspllosion, der betyder at Skuepladsen flyttes og da er det umuligt at vide, hvad Enden vil blive.

Den engelske og den franske Regerings Holdning i det spanske Spørgsmaal forbliver parallelle. Med Hensyn til Muligheden af Flaadeoperationer ved Barcelona fra Oprørsflaadens Side er de engelske saavel som de franske, ledende Statsmænd af den Mening, at da de ikke har indrømmet *Francos* Regering Ret som krigsførende, kan de ikke anerkende en Blokade, der udføres af Oprørsskibe, for gyldig. Paa den anden Side er den faste Regel i Søret, at Overholdelse af en Blokade ikke kan kræves af neutrale Stater, uden at den er effektiv. De Krigsskibe, *Franco* raader over, er imidlertid ikke tilstrækkelige til, at den nationale Junta virksomt kan udøve Blokade. *Under alle Omstændigheder er England som Frankrig bestemt paa at træffe alle de nødvendige Foranstaltninger til Beskyttelse af deres Flag i spanske Farvande.*

DANSK-ENGELSK HANDEL

«Fairplay» bringer i sit sidste Nummer en Omtale paa Basis af den britiske Handelsattaché i København Mr. Cables sidste Rapport og hævder, at Mr. Cable bl. a. paastaar, at de danske Myndigheder bringer misvisende Tal i den officielle Statistik.

Heroverfor vil det være tilstrækkeligt at gøre opmærksom paa, at Mr. Cable absolut ikke har haft en saadan Hensigt. Den danske Statistik er opstillet paa én Maade, den engelske paa en anden. Den danske Statistik tager ikke det samme Hensyn til Oprindelseslandet som den engelske. De Varer der købes i England anføres som engelske, selvom det f. Eks. er en flydende Ladning, der blot er blevet solgt af det engelske Firma og er under Vejs fra en ikke engelsk Havn. Men derfra og til at hævde, at de danske Myndigheder anfører misvisende Tal, er der et uhyggeligt langt Spring.

Det hele drejer sig om en Diskussion om Statistikkens Affattelse, og fra dansk Side mener man, at det er det mest rationelle at anføre Varer kommende fra det Land, der sælger dem, fremfor at søge efter Oprindelseslandet, da dette tit er meget usikkert og giver Anledning til allehaande Gisninger. England mener derimod det modsatte.

De danske Køb i England er i de senere Aar taget saa stærkt til, at man fra vidt forskellige Krese i Eng-

land anerkender, at man fra dansk Side har gjort alt hvad man formaar paa dette Felt. Derfor er det ogsaa nødvendigt at paatale en Bemærkning som den »Fairplay« anfører.

DEN ØKONOMISKE VERDENS SITUATION

Danmarks Eksport- og Importtal for Oktober viser stærk Forøgelse for begge Grupperes Vedkomme, og det samme gælder Sveriges. Den britiske Udenrigshandel viser ligeledes en mægtig Stigning, hvad der hænger sammen med en enorm Stigning i Importen, hvad der igen er en Følge af Oprustningen. Handelsbalancens store Underskud i England menes dog nærmest at udjævnes af de stigende usynlige Indtægter. Bl. a. spiller Fragtindtægternes Forøgelse en stor Rolle. Det har vakt Opmærksomhed at P. & O. Company, som andet Steds omtalt, nu altsaa efter 5—6 Aars Forløb betaler Udbytte paa sine Stamaktier og Købelysten for Rederiaktier er herigennem steget.

Roosevelts Erklæring om at han nu har i Sinde at rejse til Buenos Aires paa en Fredsmission som han selv anser for at være af adskilligt større Betydning end Strejken i de amerikanske Havne, har opmuntret vide Krese til Forhaabninger om at Roosevelt nu vil til at arbejde energisk sammen med Udenrigsminister Cordell Hull, med det Formaal at gribe ind i forskellige politiske og økonomiske internationale Spørgsmaal.

Præsidentens Anstrengelser for at forbedre Vareudveksling med de sydamerikanske Stater er fremkaldt af den øjeblikkelige Situation, for de fleste af disse Stater er insolvente paa Grund af deres økonomiske Nationalisme og deres ruinerende Rustningsudgifter. Argentinas Situation synes dog at forbedre sig og de argentinske Jernbaneaktier er begyndt at stige paa Grund af gode Høstudsigter og højere Priser paa Korn og Uld.

Londons City har kun med ringe Opmærksomhed fulgt det diplomatiske Kaos, der er opstaaet som Følge af Sovjetruslands, Tysklands og Italiens Indblanding i den spanske Borgerkrig. Men det er et Spørgsmaal om Markedet ikke senere vil reagere.

JAPANERNE OG SKIBSFARTEN

Den japanske Skibsfarts hastige Vækst er et af de Demner som den engelske Handelsattaché i Tokio, Sir. G. B. Sansom beskæftiger sig med i sin sidste Rapport. Han anfører saaledes Regeringsrestriktioner mod Køb af second-hand fremmede Skibe til Trafik. Disse Restriktioner har, meddeler han, ført til mange mærkelige Manøvrer. De har imidlertid især været til Gene for mindre Redere, og adskillige af dem har besluttet sig til købe fremmede second-hand Tonnage til Ophugning — hvad der var tilladt — og saa overføre deres Køb til Kinesere paa bedre Betingelser, og derved være i Stand til at chartre deres Skibe til japanske Firmaer og skaffe sig en Fortjeneste derigennem. 37 Skibe repræsenterende en Tonnage af 370.000 B.R.T., siges at være blevet anbragt paa det kinesiske Skibsregister i det sidste Aars Tid. De ejes nominelt af Kinesere, men i Virkeligheden fuldt ud af Japanere. Registreringshavnen er i de fleste Tilfælde Tsingtao. Naturligvis er Kysttrafikken spærret for den Slags Skibe, men de kan let finde Anvendelse med japanske Firmaer paa Time Charter Basis til Rater af omtrent 20 pCt. lavere end japanske Skibe ellers kræver.

Under kinesisk Flag bliver Skibene bemanded med Japanere, i enkelte Tilfælde med japanske Officerer og kinesisk Mandskab. Lønninger og Forplejning paa en 10.000 Tons japansk Trampbaad af den Art vil i Løbet af en Maaned beløbe sig til 4500 Yen. Naar man kinesisk Mandskab bliver det endda endnu billigere, en Kineser engageres fra 35 Yen som Gennemsnit om Maaneden!

NY SVENSK AMERIKABAAD

Den svenske Amerika Linie har bestilt en ny Baad hos Skibsbygningsfirmaet Cantieri Riuniti dell' Adriatico i Triest, og den vil blive i alle Henseender det nyeste og mest moderne i Atlanterhavsfarten.

Skibets Længde vil blive 625 Fod og Bredde 82 Fod 4 Tommer. Dets Størrelse vil blive omkring 28.000 Tons.

Det er Mening, at Skibet skal være færdigt i 1939, idet Stabelafløbningen skal kunne finde Sted i Sommeren 1938. Kølen lægges næste Foraar.

Skibet vil blive bygget til Lloyds Registers højeste Klasse, og med Hensyn til Udstyr har man taget alle de sidste nye Opfindelser og Raffinementer med i Betragtning. Sverige vil dermed have gjort en betydningsfuld Indsats i Atlanterhavstrafiken og man kan kun ønske Linien til Lykke med det Skridt, det har taget.

FINLANDS SKIBSFARTS BETRYGGELSE

Det har i finske Skibsfartskreise vakt den største Opmærksomhed, at der til Rigsdagen er indleveret en Rapport om Muligheden for Bygningen af en Jernbane fra Torneåbanen til Narvik eller anden Havn paa den norske Atlanterhavskyst for under ekseptionelt kolde Vintre at lede den finske Udenrigshandel over den norske Havn. I den indleverede Rapport anføres det, at Opretholdelsen af Skibsfarten via Østersøen i Vintre med streng Kulde og mægtige Isspærringer, frembyder utrolige og utallige Vanskeligheder. Usædvanlige Forhold kunde ogsaa i politisk Henseende komme til at øve deres Indflydelse.

Selv om man kunde tænke sig en Indskrænkning af Importen paa Grund af de svære Isforhold, saa vil man næppe se med samme blide Øjne paa Indskrænkningen af Finlands mægtige, kolossalt indtægtgivende Eksport.

Under disse Forhold er det at de Mænd, der indgav Rapporten og en dertil knyttet Ansøgning, hævder, at det vil være fornuftigt i tilstrækkelig god Tid at skride til en skyndsom Udredning af Spørgsmaalet, hvilke Muligheder Finland har bortset fra Østersøen til at ændre sin internationale Varetransport. Der meddeles i Rapporten bl. a. adskillige Oplysninger om at under Verdenskrigen fandt den finske Varebefordring i høj Grad Sted over den norske Havn, Skibsruuten via Kilpisjärvi paa den finske Side af Torneå. Det skulde saaledes kun dreje sig om at genoptage en gammel prøvet Rule og lette Trafiken gennem Bygningen af en Jernbanelinie.

At Narvik-Forslaget paany dukker op forklares af den Omstændighed at man er bange for at Isen i for stor Udstrækning skal lukke de finske Havne og hindre Eksportgodset i at naa ud til Køberne. Det er jo muligt, at Finlands Vintertrafik-Spørgsmaal gennem Bygningen af en Jernbanelinie fra Torneå til Narvik eller en anden norsk Havn under vanskelige Forhold vil faa en acceptabel Løsning. Da Norge er gaaet med til, at Sverige byggede en Bane for sin Malmexport til Narvik, er det muligt, at der ikke fra norsk Side vil blive stillet Hindringer i Vejen for det finske Forslag. Men saa rigtigt det end kan være, siger finske Blade, at man skrider til en Udredning af Spørgsmaalet, hvilke Muligheder der er for uafhængigt af Østersøen at ordne Varetransporten og betrygge den fortsatte Udenrigshandel under ekseptionelle Forhold,

saa er det dog et Spørgsmaal om den bedste Løsning er at bygge en speciel Linie til Narvik eller en anden norsk Havn.

Man kan ikke se bort fra, at skal der skabes en regelmæssig Ordning under ekseptionelle Forhold ved Vintertid, saa melder Spørgsmaalet sig om Banens Bygning og Havnens Udvidelse — Narvik Havn over hvilken der gaar en betydelig svensk Malmexport, har kun en Statskaj paa 500 Fod og en privat Kaj paa 300 Fods Længde — og det vilde kræve mange Hundrede Millioner Mark alene i Anlægsomkostninger. Den nye Jernbanes Opgave blev den i nogle faa Uger, maaske med Aars Mellemlum, at betjene Landets Udenrigshandel. Hele den øvrige Tid skulde denne Handel som hidtil selvfølgelig gaa via Østersøen. I det mindste skulde alt Eksport- og Importgods fra og til de store Handels- og Industricentrer i Landet tage Vejen over finske Havne.

Det er saaledes ikke helt tilfredsstillende Perspektiver, der aabner sig ved denne Plan, men den diskuteres med den største Interesse indenfor finske Skibsfartskreise.

MANDTALSLISTERNE

Hvert Øjeblik hører man om Mulksager som Følge af at Mandskabslisterne ikke er i Orden, og rundt omkring i Verden haandhæver Myndigheder fremdeles Bestemmelsen om disse Mandskabslister lige strengt og efter Bogstaven. Myndighederne vil aabenbart tvinge igennem, at Skibene opfylder deres Forpligtelser med Hensyn til disse Mandskabslister til Punkt og Prikke. Den mindste Uregelmæssighed medfører uværgeligt Mulkt. Og selv om man kan anføre adskillige undskyldende Momenter, skal der aabenbart meget til for at faa en Mulkt, man er blevet idømt, eftergivet eller reduceret. Skuld refererer saaledes en Sag, der har almen Interesce i saa Henseende.

Et Skib som tidligere havde været i europæisk Fart, og hvis Kaptejn ikke tidligere havde været i U. S. A. blev tidsbefragtet til amerikanske Befragtere. Skibet blev dirigeret til U. S. A. via Canada. Paa sidste Anløbssted i Canada, Gaspé, anstillede Kaptejnen hos Skibsagenten nærmere Undersøgelser om Bestemmelserne om Mandskabslister i U. S. A. Agenten gav ham de nødvendige Oplysninger, men var ikke i Besiddelse af de Formularer, som skulde benyttes. Ej heller fandtes der amerikanske Konsul paa Stedet, hvor Kaptajnen kunde skaffe sig de nødvendige Formularer. Kaptejnen fik da Toldmyndighederne i Gaspé til at paaskrive Sundhedspasset: »No American consul within 200 miles of this port«, og ved Ankomsten til Baltimore indleverede Kaptejnen dette sammen med en Mandskabsliste med alle nødvendige Data, men dog ikke udfærdiget paa foreskrevet Formular. Og Dagen efter blev Mandskabsliste paa den Formular indleveret.

Ikke desto mindre blev Skibet idømt en Mulkt paa \$290,— (\$ 10 pr. Mand af Mandskabet).

Ansøgning om Eftergivelse af Mulkten blev indgivet, idet man anførte at Skib og Kaptejn ikke tidligere havde været i U. S. A. og at der paa sidste Anløbssted før U. S. A. ikke var amerikansk Konsul. Og alle de nødvendige Data var jo opgivet! Mulkten blev imidlertid alligevel opretholdt, og man blev betydet, at da Kaptejnen allerede før Afgang fra Europa var klar over, at Skibet vilde komme til at anløbe U. S. A., burde han paa et tidligere Tidspunkt have forvisset sig om de amerikanske Bestemmelser om Mandskabslister etc. og ogsaa sikret sig de nødvendige Blanketter.

Der burde her havde været Grund til Eftergivelse eller Reduktion af Mulkten, men de amerikanske Myndigheder ser altsaa anderledes paa Spørgsmaalet. Og der er da intet andet at gøre end at indrette sig derefter.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Hamborgs Handel

Ifølge det handelsstatistiske Kontors Bekendtgørelser er Varetrafikken paa Hamborgs Havn i September Maaned d. A. steget til 1.76 Millioner Tons, der fordeler sig med 1.16 Millioner paa Vare-Indgang og 0.60 paa Vare-Udgang. Den samlede Varetrafik andrager 50.000 Tons mere end Varetrafikken i August Maaned.

Nedenfor gives en Oversigt over Varetrafikken i de første tre Fjerdingaar af indeværende Aar i Sammenligning med de tilsvarende Tidsrum i Aarene 1933—35:

Varetrafik i 1000 Tons

	Januar—September			
	1936	1935	1934	1933
ialt	16,195	14,461	14,571	14,528
deraf indgaaet .	11,124	9,828	9,901	9,586
udgaaet	5,071	4,633	4,670	4,942

Som det af denne Oversigt vil ses, er der i Aaret 1936 indtraadt en bemærkelsesværdig Forøgelse i Vareomsætningen i Sammenligning med Omsætningen i de tre foregående Aar. Stigningen andrager 12 pCt. i Forhold til Aaret 1935. Opsvinget refererer sig saavel til Vare-Indgang som til Vare-Udgang. Paa den ene Side har det tyske Erhvervslivs stærke Trang til udenlandske Industri-Raastoffer og Levnedsmidler haft en betydelig Stigning af Tilførslerne tilfølgende, hvilket paa den anden Side har bevirket en Forøgelse af Udførslen af andre Raastoffer og Færdigvarer. Stigningen skyldes dog ogsaa Forholdsregler fra Statens og Erhvervslivets Side med det Formaal at give Hamborg større Betydning i det tyske Rigets Udenrigshandel og at opretholde Byens betydelige Andel i Tysklands Transit.

Særlig tydeligt viser Virkningen af de nævnte Forhold sig, naar man sammenligner de tre første Fjerdingaar af indeværende Aar med det tilsvarende Tidsrum i Aaret 1933. En saadan Sammenligning udviser, at Stigningen i den samlede Vareindførsel med ialt 1,54 Millioner Tons eller 16 pCt. udelukkende skyldes store Raastofindførsler, idet Indførslen af Raastoffer i denne Tid steg med 2,13 Millioner Tons eller 37.1 pCt. Derimod har Rigets landøkonomiske Forholdsregler med Henblik paa Selvforsyning haft en Tilbagegang i Levnedsmiddel-Tilførslerne paa 0,66 Millioner Tons eller 19.9 pCt. tilfølgende.

Paa den anden Side lykkedes det at forhøje Udførslen af industrielle Færdigvarer med 0.39 Millioner Tons eller 34.5 pCt. Ogsaa Udførslen af Raastoffer steg betydeligt, nemlig med 0.26 Millioner Tons eller 12.2 pCt. Derimod udviste Levnedsmiddel-Exporten, særlig af Korn til de nordiske Stater, en betydelig Tilbagegang, idet denne Export gik 0.53 Millioner Tons eller 32.3 pCt. tilbage.

Forsaa vidt angaar Fordelingen af Import og Export paa Europa og oversøiske Lande kan nævnes, at Indførslen fra Europa steg med 26.3 pCt., medens Indførslen fra oversøiske Lande kun steg med 2.7 pCt. Derimod forhøjedes de ikke-europæiske Landes Andel i Udførslen paa Grund af omfangsrig Gennemførsel af Kompensationsforretninger med 30 pCt., medens europæiske Landes Andel i Udførslen faldt med 16.8 pCt.

En væsentlig Støtte for den hamburgske Skibstrafik har Trafikken med tyske Kystegne dannet. Saaledes steg denne Trafik siden Aaret 1933 forsaa vidt angaar Vareindgang med 56.7 pCt. og forsaa vidt angaar Vareudgang med 20.7 pCt.

Nedenfor gives en Oversigt over Vareindførslen inklusive Transitten:

	Jan.—Sept. (i 1000 Tons)			
	1936	1935	1934	1933
ialt	11,124	9,828	9,901	9,586
deraf Nærings- og Nydelsesmidler	2,665	2,334	3,121	3,325
Raastoffer og Halvfabrikata	7,856	7,005	6,247	5,729
Færdigvarer	603	489	533	531
deraf Tyskland	1,219	871	798	778
Øvrige Europa	4,590	4,277	3,683	3,634
Oversøiske Lande	5,315	4,680	5,420	5,174

Sammenlignes Vareindførselen i de tre første Fjerdingaar af 1936 med det tilsvarende Tidsrum af 1935, ses det, at ikke blot Raastofindførslen er steget, nemlig med 12.2 pCt., men ogsaa Levnedsmiddel-Indførslen med 14.2 pCt. og Færdigvare-Indførslen med 23.3 pCt. De stigende Levnedsmiddel-Tilførsler maa føres tilbage til Vanskeligheder ved Forsyningen, der i dette Aar har gjort sig gældende forsaa vidt angaar Fedt og Kød. I Stedet for dyrisk Fedt blev Planteolie i større Udstrækning indført til Dækning af det indenlandske Fedtbehov. Saaledes blev der udlosset 285,000 Tons Oliefrugter mere end i 1935.

Efter Mængde udgør Mineralolie og Kul det største Kontingent af de nødvendige Raastoffer, der indføres over Hamborg. Særlig stærk Stigning udviser Mineralolie-Til-

førslerne, der naaede en Højde af 2.33 Millioner Tons og dermed oversteg den samlede Kulindførsel. Stigningen betyder en Forøgelse i Sammenligning med det foregående Aar paa 461,000 Tons eller 20 pCt. Tilførslerne stammede hovedsagelig fra Mellemamerika, De forenede Stater og Rumænien.

Forsaa vidt angaar Stigningen i Færdigvare-Tilførslen bestaar de her i Betragtning kommende Varer hovedsagelig af Jernvarer og Maskiner, der stammede fra Rulr-Området og videresendtes til Udlandet. Tillige blev Træ- og Papirvarer fra de nordiske Lande modtaget i større Mængder og videreeksporteret til oversøiske Lande.

Vareudførslen inklusive Transit stillede sig som følger:

	Jan.—Sept. (i 1000 Tons)			
	1936	1935	1934	1933
ialt	5,071	4,633	4,670	4,912
deraf Nærings- og Nydelsesmidler	1,107	1,094	1,351	1,635
Raastoffer og Halvfabrikata	2,433	2,314	2,231	2,169
Færdigvarer	1,531	1,225	1,088	1,138
Tyskland	1,043	828	874	864
Øvrige Europa	2,262	2,162	2,464	2,720
Oversøiske Lande	1,766	1,643	1,332	1,358

Vareudførslen i de tre første Fjerdingaar af 1936 paa virkede stærkt af Bestræbelserne for at fremme Udførslen af tyske Færdigvarer til oversøiske Lande. Saaledes blev i det omhandlede Tidsrum 1.53 Million Tons Færdigvarer forsendt over Hamborg, hvilket betyder en Stigning paa 0.31 Tons eller 25 pCt. i Sammenligning med det foregående Aar og 0.44 Millioner Tons eller 40.7 pCt. i Sammenligning med det tilsvarende Tidsrum i 1934. Derimod var Forøgelsen af Raastofudførslen med 0.12 Millioner Tons eller 5.1 pCt. kun ringe.

Stigningen i Udførslen af Færdigvarer vedrørte hovedsagelig Jernvarer, Maskiner, Papir og Kemikalier. Den stedfunde ringe Forhøjelse af Levnedsmiddelforsendelserne skyldes hovedsagelig Transitvarer, der hidrørte fra sydøsteuropæiske Lande.

Kuludførslen over Gdynias Havn i September Maaned 1936

Ifølge en Indberetning fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes der i September Maaned 1936 over Gdynias Havn 394,510.5 tons Kul, deraf til Danmark 16,713 t, mod 419,464.7 t, deraf til Danmark 8,861 t, i August Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:

Algier	3,750,0 t
Argentina	23,247,5 »
Belgien	28,709,0 »
Danmark	16,713,0 »
Finland	28,995,0 »
Frankrig	12,038,0 »
Lettland	3,260,0 »
Norge	31,770,0 »
Sverige	164,777,0 »
Italien	30,700,0 »
Estland	350,0 »
Grækenland	4,743,5 »
Holland	22,357,0 »
Island	3,380,0 »
Tyskland	3,100,0 »
Siam	210,0 »
Gibraltarr	7,260,0 »
Syrien	6,915,5 »
Tunis	2,235,0 »
	<hr/>
	394,510,5 t

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1936

I Oktober Maaned er der udført 199,530 t Kul over Danzigs Havn, deraf til Danmark 16,788 t mod 174,523 t, deraf til Danmark 16,105 t i September. Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Frankrig	71,126 t
Sverige	68,139 »
Danmark	16,788 »
Norge	1,820 »
Italien	7,300 »
Belgien	12,330 »
England	4,000 »
Island	4,420 »
Finland	4,485 »
Argentina	6,342 »
Holland	2,780 »
	<hr/>
	199,530 t

Skibstrafik og Vareomsætning over Gdynias Havn i September Maaned 1936

Fra Vicekonsulatet i Gdynia har Generalkonsulatet modtaget en Maanedsbetretning for September Maaned vedrørende Gdynias Havn, hvis Indhold vi nedenstaaende meddeler.

Der indgik i Maanedens Løb 419 Skibe med 405,747 R.N.T. mod 430 Skibe med 464,864 R.N.T. i August Maaned.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	57	62,753
Danzig	1	938
England	17	33,427
Danmark	63	53,431
Estland	10	3,513
Finland	22	21,127
Frankrig	4	14,668
Grækenland	10	19,837
Holland	15	7,451
Lettland	5	4,464
Tyskland	56	38,805

Norge	38	31,611
Amerika	9	28,283
Sverige	106	71,537
Italien	4	12,854
Island	2	1,048
	419	405,747

Vareindførslen androg i September Maaned 115,315 t mod 116,617 t i August Maaned. Vareudførslen 539,562 t mod 543,147 t i August Maaned, den samlede Vareomsætning altsaa 654,877 t mod 659,764 t i August Maaned.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes ca. 7,200 t Raaris, ca. 1,400 t frisk Frugt, ca. 1,500 t Kaffe, Kakao og Te, ca. 5,300 t Sild, ca. 11,200 t Phosphat, ca. 9,700 t Thomasmel, ca. 1,500 t animalsk Fedt, ca. 3,800 t Huder, ca. 2,000 t Hørfær, ca. 1,700 t Jute, ca. 1,300 t Uld, ca. 10,800 t Jernerts, ca. 35,900 t gammelt Jern, ca. 1,500 t Garvestof, ca. 1,600 t Papir, ca. 5,100 t Bomuld.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes ca. 13,800 t Sukker, 1,447 t Bacon, 1,404 t Pølsevarer, 1,657 t Smør, 1,623 t Æg, ca. 31,100 t Træ, ca. 42,690 t Kul (incl. Bunkers), ca. 1,000 t Cellulose, ca. 27,100 t Koks, ca. 2,000 t Jernbaneskiner, ca. 1,200 t Zink, ca. 2,200 t Metalvarer, ca. 7,700 t Raajern, ca. 1,800 t Jernrør.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sømandsstrejken og Alaskas Mad og Brændsel

Det amerikanske Indenrigsministerium meddeler, at det ved Konferencer med de kompetente Regeringsmyndigheder har vist sig, at der ikke er Regeringsskibe disponible, som kan afgaa med Brændsel og Levnedsmidler til Alaska, der ved Sømandsstrejken er bleven afskaaret fra alle Tilforsler. Derfor var det nødvendigt at chartre private Skibe.

»Calypso«

En i skandinaviske Farvande særdeles godt kendt Damp, Ellermann Wilsons Linies »Calypso«, der i mange Aar paa Sommerogter har ført Turister rundt til de nordiske Hovedsteder, oplugges nu i Belgien. »Calypso« blev bygget i 1898 af Raylton Dixon & Co. i Middlesborough til Compagnie Belge Maritime du Congo. Den hed da Bruxellesville. Den blev i denne Fart i 3 Aar og blev i 1901 solgt til den tyske Woermann Line for 90,000 Lstl. og fortsatte i Fart paa Vestafrika under Navnet »Alexandra Woermann«. Den var i Hamborg, da Krigen brød ud, og blev der til Fredsslutningen. Efter Krigen udleveredes den sammen med Resten af den tyske Handelsflaade og kom under White Star Linien i dens Australiensfart. I Slutningen af 1920 blev den solgt til Ellerman Wilson Linien, som døbte den »Calypso«, og en Tid navnlig benyttet i Farten paa Sverige. I de sidste Aar har den altsaa særlig gjort Tjeneste paa Sommer-Cruises.

Domsafgørelse

Ved Sø- og Handelsretten er der faldet Dom i den Sag, som Søfyrbøder Niels Marius Georg Nielsen havde anlagt mod Rederiet C. K. Hansen. Efter Begæring af Københavns Skattevæsen var der blevet fradraget 29 Kr. 18 Øre i Søfyrbøderens Hyre. Paa Afregningen var der yderligere fradraget 1 Kr., der indførtes som Porto. Sagsøgeren gjorde nu gældende, at der ikke er Hjemmel for Fradrag af Beløb til Dækning af Rederiets Omkostninger, og paastod derfor Rederiet dømt til at betale 1 Kr., subsidiært 30 Øre, nemlig 1 Kr. minus 70 Øre, som havde været Rederiets direkte Udlæg. Ved Dommen blev Rederiet dømt til at betale Søfyrbøderen 1 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra 8. September 1936. Omkostningerne blev ophævet. Det udtales bl. a. i Dommen, at der ifølge den kommunale Skattelov, Prgf. 25, 1. Stk., ikke udtrykkelig er Hjemmel for Arbejdsgivere til hos Skatterestanter at kræve Godtgørelse for Udgifter til Ulejlighed ved deres Medvirken til Skatteopkrævninger.

Norske Nybygnings-Ordre

Rederiet K. Th. Einersen i Oslo har ved Fredrikstad msk. Verksted kontraheret en Fragtbaad paa 2400 Tons af Værftets Specialtype. Skibet skal leveres i Begyndelsen af 1938 og er Værftets Nybygning Nr. 15 med Kedler paa Dæk og Nr. 30 med Dampmotor.

Skibsreder J. L. Mowinkel, Bergen, har overtaget Kontrakten fra Unilever om Bygningen af to Cargoliners ved Deschimag i Bremen. Det er Skibe paa 8,700 Tons Død-vægt.

»Sussex« og andre berømte Navne

Ved at døbe to af deres nye Motorskibe »Kent« og »Essex« har New Zealand-Federal Group genoplivet Mindet om to berømte Navne, som, i Selskabets første Dage, gaar helt tilbage til Money Wigram's berømte Flaade, og man har fortsat ved at give et nyt Motorskib, der netop er løbet af Stablen, Navnet »Sussex«. Det er uden nogen Art af Højtidelighed blevet sat i Vandet fra John Browns

Værft i Clydebank til Farten mellem London River, Australien og New Zealand.

Den første »Sussex« blev bygget for Money Wigram, London i Southampton og var et Træskib paa 959 Tons og blev sat i Vandet i 1853, da de australske Guldfund skabte Interesse om en Fart derud til, og saaledes krævede et stort Antal Sejlskibe, og det gik i regelmæssig Fart til Melbourne. I 1860 foretog det Turen paa 84 Dage og under Mytteriet i Indien var det i Tjeneste som Transportskib, hvorefter det forliste i 1871. Den anden »Sussex« blev bygget i 1900 af Hawthorn Leslie, længe efter at Money Wigram var blevet til Federal Line, og var en Anastet Damp paa 5474 Tons med en Fart af 12 Knob. Til at begynde med Passagerskib, men siden en almindelig Fragtdamp. Den førte Heste til Boerkrigen, men bedst kendt blev det som Emigrantskib til Australien. I 1916 blev det angrebet af en Undervandsbaad, men undslap; senere paa Aaret løb det paa en Mine nær ved Gravelins paa Vej til Dunkirk med en Ludning australsk Kød. Den blev dog slæbt ind til Dunkirk, repareret og gik siden i Tjeneste igen paa Australien. Fra 1924 var det i forskellige Farter og blev i 1929 solgt til Japan til Ophugning.

Nyt London Skibsrederfirma

Et nyt London Rederi er blevet startet under Navn af African and Continental Steamship Co. Ltd., og det begynder med at købe Golden Cross Lines Damp »Penithames«, der har en glørværdig Fortid og blev bygget i 1909.

P. & O.'s Dividender

I nogen Tid havde man ventet, at P. & O. Line skulde give Udbytte paany, idet Aktionærerne ikke har faaet noget siden de i 1930—31 fik 6 pCt., og man har regnet med en Dividende paa 2½ pCt. pr. Aktie, hvis Pris sidste Aar laa fra 14 sh til lidt over 1 Lstl., men som nu er steget betydeligt. Den overraskende Meddelelse, at Udbyttet vilde blive 4 pCt., fik straks Aktierne til at stige til over 30 sh, hvad der viser, at man venter, at der er lysere Tider i Udsigt og Mulighed for større Dividende i Fremtiden.

Kaptajnen styrtede død om

Et svensk Motorskib »Kiana« fra Skillinge ankrede forleden Aften op paa Stubbekøbing Red, og Kaptajnen roede i Land for at proviantere. Da han vendte tilbage og kom op paa Dækket, faldt han pludselig død om, ramt af et Hjerterlag. Kaptajnen, der hed Ohlsson, var 59 Aar gammel. Hans Søn er Førstestyrmand om Bord. Skibet var paa Rejse fra Bogø til Næstved.

Hollandske Værfter og Skandinavien

I et Interview udtaler den administrerende Direktør for Netherlands Shipbuilding Company i Amsterdam, D. Goedkoop, at den hollandske Skibsbygnings Fremtid stadig er afhængig af Fremstillingsprisen. Ved Devalueringen af Gylden er man nu naaet saa vidt, at de hollandske Værfter, hvad Prisen angaar, er kommet paa lige Fod med de britiske Værfter. Ved de skandinaviske Værfter er Prisen stadig under Niveauet i Storbritannien og Holland, hvilket skyldes den hidtil uopnaaede Rationalisering, der er sket ved disse Værfter.

Holland — udtalte Direktør Goedkoop — er ganske ude af Stand til at konkurrere med den skandinaviske Skibsbygningsindustri.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Ogsaa i den forløbne Uge har Fragtmarkedet været særdeles tilfredsstillende, og det synes, som om der er Udsigt til tilfredsstillende Forhold for Skibsfarten for et langt Stykke Tid fremover. Paa flere vigtige Markeder sluttes der helt hen til Marts/April til lønnende Rater, og da der faktisk ikke eksisterer Overflod paa Tonnage paa noget Marked, skulde der være Basis for yderligere Stigning.

De ledende Kornmarkeder, River Plate og Australien, har været ret aktive. For River Plate's Vedkommende var der Efterspørgsel for saavel europæisk som nordamerikansk Regning. Til europæiske Destinationer betaltes der i enkelte Tilfælde indtil 9d. over Minimumraten, men Størstedelen af de afsluttede Skibe maatte dog lade sig nøje med Schedule-Fragten. Til Nordamerika rapporteres et Antal direkte Slutninger for Lin-seed, der betalte omkring 25/6d. 26/- til New York/Philadelphia Range, men desuden gav en lang Række af de til Europa sluttede Baade nordamerikanske Optioner til Rater omkring 25/- for Majs. Australien tog en lang Række Baade for Korn til Europa, og maatte betale indtil 2/9d. over Minimumfragten. Enkelte af disse Baade gav Far Eastern Loscoptioner paa Basis af Minimalraten. Saavel fra River Plate som fra Australien er der fortsat god Efterspørgsel efter Tonnage for Lastning helt hen til Marts, men specielt for Australiens Vedkommende holder Rederne ud for højere Rater, og det er ikke altid lige let for Mæglerne at faa Parterne til at mødes.

Paa de øvrige Kornmarkeder har der ikke været meget at gøre for Tramptonnagen. St. Lawrence har ganske vist afskibet større Kvantiteter Korn til Europa, men dette er praktisk talt alt sammen gaaet med Liners.

Fra Vancouver noteres enkelte Ordre til Europa til 24/6d., men Rederne har ikke Interesse herfor, ligesom en enkelt Ordre Br. Columbia/Østen, for hvilken der noteres \$3.50, ikke har fundet Reflektanter. Afskibningerne fra Donau maa betragtes som afsluttede for i Aar. Der har været noteret forskellige Ordre fra Constanza/Bourgas Range til UK. Kontinent, men tilsyneladende er disse ikke positive. Fra Sortehavet viser Russerne ikke ringeste Interesse for Kornafskibninger, men Sydafrika begynder saa smaat at røre paa sig, og noterer flere Majsordre fra Durban/Beira Range til St. Lawrence til omkring 25/- Marts/April Lastning, ligesom der noteres forskellige Lin-seedordre fra Killindini til UK. til 26/- 27/- Februar/Marts Lastning.

Hvad de øvrige oversøiske Markeder angaar kan anføres, at Nordamerika viser større Interesse for Tonnage, men dog hovedsagelig kun for Scrapjernslaster, som betaler omkring 16/- fra een til een Havn. Sukker fra Cuba noterer 16/6d. for Januar Lastning til UK. Continent, men tilsyneladende kan Befragterne ikke faa Tonnage til denne Rate. New York rapporterer, at forskellige Baade er fremme paa Basis af 17/-, men Forretning er endnu ikke gjort hertil.

Nitratbefragterne fra Chile koncentrerer sig stadigvæk om Tonnage paa timecharter Basis. For en prompt Ordre Chile/Hawaii noteres \$5.50. Erts fra Chile/Peru indikerer \$5.50 til New York.

Paa Staternes Vestkyst er der stadig Strejke, men der noteres dog forskellige Ladninger for Januar Lastning til Japan/Kina til omkring 23/- pr. 100 Balefod. Br. Columbia søger Tonnage paa Ratebasis til omkring \$9.00 for logs, og \$6.75 for lumber, Basis Shanghai-Losning.

Østen er særdeles fast. Den manglende Tilgang af Tonnage, der normalt kommer fra Pacifickysten, synes, efterhaanden som Strejken trækker i Langdrag, at gøre sig stærkere og stærkere gældende. Heldigvis for Befragterne synes Begæret, specielt for Soyabønners Vedkommende, at være ret begrænset, men før eller senere vil der antagelig blive Anvendelse for Tonnage i større Maalestok, og de Redere, der til den Tid har disponibel Tonnage i disse Farvande, kan utvivlsomt regne med særdeles gode Rater. Soyabønner er sluttet til 30/- Basis Rotterdam/Hamburg for December Lastning, ligesom et enkelt mindre Motorskib har faaet 31/3d. til denne Destination.

Ris har for en hel Ladnings Vedkommende gentaget 31/3d. til Dakar-Bordeaux/Dunkier Range December/Januar Lastning, hvorimod Befragterne har maattet betale 32/- for parcels. Der er stadig Efterspørgsel, og for Januar/Februar Lastnings Vedkommende antyder London-Mæglerne, at der kan faaes 33/-. Kul fra Indokina er sluttet til den gode Rate af 29/6d. til fransk Atlanterhavshavn.

De indiske Markeder er ogsaa stramme. Madras-kysten har gentaget 35/- for Kærner til UK. Continent. Rangoon noterer Ris til UK. til 34/- 31/-, men disse Rater kan antagelig forbedres. Erts fra Vizagapatam indikerer 26/6d. til Antwerpen.

De europæiske Markeder er ikke undergaaet større Forandringer. Trælastsaisonen nærmer sig snart sin Afslutning. Desværre udeblev den forventede stærke Efterspørgsel i Saisonens Slutning. Minimalraterne er dog opretholdt, og i enkelte Tilfælde med pæne Tillæg. De nye Rater for 1937 er nu definitivt traadt i Kraft, og der er allerede sluttet adskillige Baade paa Basis af de indikerede Rater. Kul fra England til Danmark noteres stadig omkring 5/- for 3,500 Tonner hurtig Losning. Middelhavet tager stadig en Del Tonnage til varierende Rater, men det er ikke alle Forretninger, der er lige gode. Alexandria har faaet forskellige Dampere til U.K. til omkring 14/-. Erts og Fosfatfragterne er uforandrede.

Paa Timecharter Markedet er der større Aktivitet. Befragterne har tilsyneladende ubegrænset Tiltro til Fremtiden. Flere store Dieselbaade er sluttede til Rater mellem 4/9d. og 5/3d. for lang Periode, og Efterspørgslen fortsætter. Vestindia Markedet er aktivt og fast. Dansk 4,000 Tonner er sluttet til \$1.30 for 3/4 Maaneder.

Millionordre til F. L. Smidth

Det danske Verdensfirma F. L. Smidth & Co. har modtaget en Ordre fra en indisk Fyrste paa Opførelsen af to Cementfabrikker i Forindien. Ordren drejer sig om et Par Millioner Kroner.

Hollands Skibsfarts-Subsidier

Den hollandske Finansminister, Dr. Gelissen, har under Budgetbehandlingen meddelt, at som Følge af Deprecieringen af Gylden vil Subsidierne til Hollands Skibsfart blive reduceret fra de 8 Mill. Fl. i Aar til 4,5 Mill. i 1937. Det er endog uvist, om hele dette Beløb vil blive udbetalt.

Nye norske Rederier

Under Ledelse af Yngvar Hvisendal som Disponent i det nye Selskab er der grundlagt et Rederi »Skytteren« i Tønsberg, og det har i Flensborg bestilt et Fragtmotorskib paa 8,700 Tons til en Pris af 100,000 Lstl. Ved Firma-registret i Oslo er endvidere Rederiaktieselskabet »Ragnslø« blevet anmeldt med en Aktiekapital paa 30,000 Kr. Selskabet har overtaget Damperen »Ragnito« fra Rederiet Erlin Mortensen.

Kombineret Sø- og Lufttransport

Der er blevet givet Union Castle Steamship Co. officiel Tilladelse til at udøve en kombineret Sø- og Lufttransport.

Selskabet har allerede for nogen Tid siden offentliggjort sine Planer i saa Henseende.

Sidste Akt i Dramaet »L'Atlantique«

Mens Vraget af den delvis brændte franske Luksusdamper »L'Atlantique« i Øjeblikket ophugges i England, gaar Processen mellem Rederiet og Forsikringselskabet videre. Skibet blev, som det vil huskes, 4. Januar 1933 ødelagt af en Brand. Efter at den højeste Domstol havde tilkendt Rederiet 190 Mill. Francs var der endnu et Punkt tilbage, da det var afgjort, nemlig Rederiets Fordring paa Forsikringselskabet for Erstatning af Havnegebyr, Dokomkostninger, Bevognings- osv. Omkostninger siden Januar 1933; der er Bestræbelser i Gang for a løse dette Spørgsmaal ad fredelig Vej, men to modsatte Standpunkter staar her overfor hinanden.

Havnetrafikken i Libau

Skibsfarten paa Libau for 2det Kvartal 1936 var: 201 indgaaede Skibe med 73,669 Tons, 203 udgaaede Skibe med 100,293 Tons, deraf 113 Skibe med lettisk Flag, 62 med tysk og 26 med andre.

Den japansk-australske Fragtpools Sammenbrud

Den japansk-australske Fragtpool, der hovedsagelig har været baseret paa Uldtransport, staar foran sit Sammenbrud. Aarsagen hertil er Meningsforskelligheden blandt de to førende Medlemmer indenfor Poolen, Nippon Yusen Kaisha og Bakar Shosen Kaisha, angaaende Behandlingen af de japanske Outsider Line, Yomoshita Direct Service. Bake Shosen Kaisha har her i Almindelighed chartrret Skibe til Yomoshita Koncernen til Australiensfarten. Men nu, da Uldimporten er blevet indskrænket, er der ikke længere Trang til charterede Skibe i den Fart; alligevel vil Bakar Shosen Kaisha ikke gaa med til skarpe Forholdsregler overfor Yomoshita, saaledes som Nippon Yusen Kaisha ønsker det.

Julefrugt-Skibene fra Spanien

Det Forenede Dampskibs-Selskab har dirigeret to Skibe til Spanien for om muligt at indlade Juleappelsinerne til Danmark. »Svenska Lloyd« vil ogsaa forsøge at bringe Julefrugten hjem fra Spanien. Der dirigeres tre Dampere til Valencia og Gandia for Lastning omkring 26. November.

Zerssen & Co.

Efter at Rendsburger Firmaet Zerssen & Co.s Seniorchef for nylig er død, er hans Son Konsul *Thomas Entz* blevet Eneindehaver af det næsten 100 Aar gamle Familieforetagende.

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Oktober Maaned 1936

	Antal	N.R.T.
Danske	1,396	356,900
Svenske	327	65,896
Norske	27	34,839
Tyske	105	25,717
Engelske	26	32,012
Finske	36	36,483
Hollandske	30	11,586
Letlandske	3	3,312
Estlandske	9	2,500
Islandske	2	1,724
Amerikanske	9	28,164
Polske	4	24,670
Danzigske	2	2,461
Ialt.....	1,976	632,264

Trusel om finsk Sømandsstrejke

Finlands Sømandsunion har vedtaget at proklamere Strejke fra den 1. December, saafremt Sømændenes Lønkrav ikke forinden opfyldes.

2500 Søfolk berøres af Beslutningen.

Dansk Fisk til Italien

Gennem Udenrigsministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri foreligger der til Dansk Fiskeriforening Meddelelse om, at der i Tiden indtil Udgangen af Januar 1937, efter den dansk-italienske Handelsoverenskomst, vil kunne eksporteres dansk Fisk til Italien, for 435,000 Lire fersk Fisk, derunder ogsaa Ørredyngel, samt for 7 Mill. 225,000 Lire Klipfisk og Saltfisk. Betalingen for den danske Fisk, der eksporteres til Italien, skal ske over den dansk-italienske clearing-Konto, der herhjemme dirigeres via Nationalbanken.

Flere Kartofler til Argentina

Som man vil erindre blev der i September eksporteret et stor Parti Kartofler fra Vesthimmerland til Argentina. Forsendelsen er for en Tid siden naaet frem til Buenos Aires, og Modtagerne var saa tilfredse med den fine Vare,

at de straks afgav en ny Ordre til Eksportøren paa ca. 10,000 Kasser à 50 kg.

Haard Rejse

Under den sidste Storm har Torms Dumper »Tekla«, paa Rejse fra England til Danmark med en Ladning Træ, haft en ualmindelig haard Overfart. Da Stormen var paa sit højeste mistede Damperen det meste af Dækslasten, ligesom den forreste Mast og en Redningsbaad blev skyllet overbord. Skibets Mandskab riggede imidlertid en Granstamme op som Nødmast og klarede sig frem til sit Maal uden fremmed Assistance. »Tekla« er nu indgaaet i Helsingør Havn og straks gaaet til Reparation paa Helsingør Skibsværft.

»American Reefer«

Det største af de mange Frugt-Transport-Motorskibe, som Rederiet I. Lauritzen har faaet bygget paa Nakskov Skibsværft, »American Reefer«, er nu snart færdig til Aflevering. »American Reefer«, der er paa 2,900 Tons med 185,000 Kbf. isolerede Lastrum, afgaar i de nærmeste Dage fra Værftet, og paa Torsdag afholdes officiel Prøvetur i Øresund.

Salg eller Udleje af Aalborg Skibsværft

Der er indledet Forhandlinger om Salg eller Bortfølgning af Aalborg Skibsværft til Rederiet »Vesterhavet«, Skibsreder J. Lauritzen.

Værftet har udført en Mængde større Arbejder, blandt andet bygget Aalborg-Tårnet, og udført Staalkonstruktionerne paa Ørsted Værket i København. Desuden har det en omfattende Produktion af moderne Køle- og Varme-anlæg. Blandt Værftets 54 Nybygninger er Statsbanefærgen »Hejmdal«, Hundestedsfærgerne, og i Øjeblikket er man i Gang med den nye store Baad til Motorfolkenes Larvik-Rute.

Rederi-Planer i Lemvig

Skibsreder L. Hedaa og Skibsmægler Lehmann Jensen, Lemvig, har ifølge »Ringkøbing Amts Avis« under Overvejelse at starte et Rederi i Lemvig.

Man tænker sig at begynde med en Damper af passende Størrelse (ca. 1000 Tons Dødvægt), der formentlig vil kunne indkøbes for ca. 180,000 Kr.

Foreløbig undersøger man, om Interessen er tilstrækkelig til, at man kan løse Spørgsmaalet.

Engelsk Lods med »Suecia« til Gøteborg

Den engelske Lods, som førte Svenska Lloyds »Suecia« ud af Themsen i forrige Uge var med om Bord, da Skibet naaede til Gøteborg. For første Gang i 16 Aar er det sket, at en af de svenske London Baade har mødt saa haardt Vejr allerede ved Udgangen af Floden, at det var umuligt som ellers at sætte Lodsens af ved Sunks Fyrskib. Han maatte derfor blive om Bord og følge med lige til Gøteborg. En ufrivillig Ferie, som Lodsens dog tog med godt Humør.

Yacht, der fører dansk Flag, plyndret i Spanien

Dampyachten »White Shadow«, der fører dansk Flag, er ankommet til Marseilles fra de spanske Farvande.

Besætningen fortæller, at Yachten for 1½ Maaned siden paa Grund af daarligt Vejr maatte gaa ind i Rosos-Bugten i Katalonien. Spanske Bander arresterede uden Grund Kaptajnen og Mandskabet og plyndrede Skibet delvist.

De førtes til Barcelona, hvor de sad fængslet i over 3 Uger og derefter løsladt uden videre Forklaring eller Undskyldning.

Havneudvidelse i Leith

Havneforvaltningen i Leith har antaget Tilbudet fra London-Firmaet Kalis, Sons & Co. vedrørende Havneudvidelsesarbejde. Der skal bygges en Mole og inddæmnes 12 ha Land. Omkostningerne vil beløbe sig til 450,000 £.

Ny Frugtskibsordre til B. & W.

Skibsreder Mosvold i Farsund har bestilt et Frugtskib ved Burmeister & Wain. Skibet skal have 150.000 Cbfd. Kølerum og Plads til 12 Passagerer. Farten bliver 16 miles frugtlaslet. Prisen opgives til ca. 2 Millioner Kroner.

Skibsreder Mosvold har i Forvejen to Tankmotorskibe, hver paa 15.000 Tons, i Ordre hos Burmeister & Wain.

Skibskollision i Taagen

Mandag Nat er den norske Damper »Marina« af Bergen kollideret i Taage 17 engelske Mil Sydøst for Cap Hizard med den engelske Kystdamper »Colwith«, tilhørende Selskabet Kennaugh. Den engelske Damper, der led betydelig Skade, blev forladt af Mandskabet, som blev taget om Bord i »Marina«. Bjergningsdamperen »Abcille 22« fra Brest befinder sig paa Stedet for at forsøge paa at redde »Colwith«.

Stranding Syd for Dragør

Svensk Motorgalease »Anna« af Halmstad paa Rejse fra Lübeck til Malmø med Raajern, strandede Tirsdag Morgen paa Aflands Hage syd for Dragør. Skibet blev meget læk, og det er til dels vandfyldt. Svizern »Bien« er fra Helsingør afgaaet til Assistance.

Udvidelsen af Skagens Havn

Indramningen af det nye Havnebassin i Skagen er nu tilendebragt. Dets Længde er 500 Meter, og saa megen ny Anlægsplads for Fiskefartøjer bliver der altsaa. Endelig har man opfyldt, planeret og lyngdækket Havnepladsen indenfor Kystsikringen. Der er nu ifølge »Jyll.« taget fat paa Uddybningen af selve Havnen, som foretages med to Gravmaskiner, og som vil vare 3—4 Maanedere. I den Tid maa Arbejderne paa Land delvis indstilles, og Sløbningen af den nye Kaj og Opfyldningen bag denne kan først foregaa til Foraaret. Efter dette følger Anlæg af nye Veje og Banespor og Opførelsen af den nye Auktionshal.

Prøvetur

Med Damperen »Frida«, der er bygget paa Helsingør Skibsværft til I. Lauritzens Rederi, København, foretoges Mandag en vellykket Prøvetur i Øresund.

Om Aftenen afgik »Frida« med Kaptajn Hans Chr. Hansen som Fører fra Helsingør til Finland for at indtage Ladning til England. Derfra fortsætter Skibet til Amerika.

Reder-Uge i Bergen

Der afholdes for Tiden en Række Redermøder i Bergen. I Mandags var der Møde for Repræsentanter for Ruteselskaberne, og Tirsdag var Norges Rederforbunds Centralstyre samlet for at forberede Aarets Generalforsamling. Endvidere var der Møde i Tanksskibsgruppen. I Morgen er der Hovedbestyrelsesmøde i Rederforbundet, hvor man blandt andet skal nominere den nye Præsident.

PERSONALIA**Professor, Dr. phil. Harald Bohr**

er indtraadt i Bestyrelsen for Forsikringsaktieselskabet »Nye Danske af 1864«.

Direktør Jens Christensen.

Landbygningernes alm. Brandforsikring, er indtraadt i Repræsentantskabet for Forsikrings-Akts. »Skandinavia«.

Firmaet Martin Carl

Efter Skibsreder Axel Carls Død vil Firmaet Martin Carl — hvoraf Skibsreder Hans P. Carl nu er Eneindehaver — blive ført videre som hidtil.

POSITIONSLISTE PR. 24. NOVEMBER 1936**A**

s.s. *Aalborg* pass. Skagen 23.11.
s.s. *Aalborghus* afg. København 26.11. til Aalborg.
s.s. *Aarhus* afg. København 26.11. til Aarhus.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Huelva 20.11.
s.s. *Aase* afg. London 20.11. til Sete.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Quebec 11.11. til Port Arthur.
s.s. *Absalon* ank. Hull 3.11.
m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, pass. Gibraltar 23.11. udg. for Leghorn.
s.s. *Agnete* pass. Gibraltar 4.11. p. R. t. Tel Aviv.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Miramichi 12.11. til Belfast.
s.s. *Alabama* afg. Rio de Janeiro 21.11. til Bahia.
s.s. *Alexandra* afg. Esbjerg 27.11. til Grimsby.
s.s. *Algarve* afg. Lisbon 19.11. til København.
s.s. *Alice* ank. Bordeaux 16.11.
m.s. *Almena* afg. New York 12.11. til Macoris.
m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. Bangkok 14.11. udg.
s.s. *Alssund*, P. L. Hansen, ank. Setubal 17.11.
s.s. *Amalienborg* pass. Ushant 20.11.
m.s. *Amerika*, J. Borch, afg. Kingston 22.11. udg. for Cristobal.
s.s. *Anna* afg. St. Louis (Rhone) 16.11.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 10.11. til New York.
m.s. *Annam*, N. Wolff-Jørgensen, pass. St. Paul 10.11. udg. for Sydney.
s.s. *Anne* pass. Gibraltar 20.11.
s.s. *A. P. Bernstorff* afg. Esbjerg 28.11. til Antwerpen.
m.s. *Argentina* afg. Madeira 23.11. til København.
m.s. *Arizona* afg. Horsens 19.11. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* ank. Liverpool 12.11.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 33°50'S — 84°12'Ø 17.11. til Cork.
m.s. *Asia*, H. S. Hansen, ank. Shanghai 20.11.
s.s. *Askø*, Hansen, ank. Danzig 23.11.
s.s. *Aslaug* afg. Alexandria 19.11. til Beirut.
m.s. *Asnæs* pass. Hanstholm 22.11.

Foruden Maskininspektør A. Matzen, som allerede har Eneprokura, er der meddelt Fuldmægtig Knud Henriksen og Kasserer Julius Christensen, som begge har været knyttet til Firmaet i mere end 25 Aar, kollektiv Prokura i Firmaet.

Ordensdekorationer

Efternævnte Medlemmer af Sø- og Handelsretten i København, Direktør V. Steen-Christensen, fhv. Skibsfører E. Kall, Skibsreder C. A. Boeck-Hansen og fhv. Skibsfører H. O. H. Egense, er udnævnt til Riddere af Dannebrog.

Dødsfald

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn C. A. Svane, der nylig fyldte 80 Aar, er afgaaet ved Døden.

70 Aar

Tidligere Fører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn A. M. Hansen, fylder den 4. December 70 Aar. Kaptajn Hansen forlod Søen 1928 og nyder nu sit Otium paa Bogø.

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn Christian Eriksen, fylder den 5. December 70 Aar. Kaptajn Eriksen, der sidst var Fører af 3mst. Sk. »Nathalia«, er bosiddende i Marstal.

75 Aar

Kaptajn Chr. K. Holsøe fylder den 7. December 75 Aar. Kaptajn Holsøe, der indtil 1932 var ansat i De Danske Statsbaner, er bosiddende i Korsør.

60 Aar

Kaptajn C. M. Andersen fyldte 15. November 60 Aar. Kaptajn Andersen er ansat i Skibsreder T. C. Christensens Selskab.

Den 19. November fyldte Kaptajn C. M. Andersen 60 Aar. Kaptajn Andersen er ansat i T. C. Christensens Rederi.

Den 29. November fylder tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn E. Boye Hansen 60 Aar. Kaptajn Boye Hansen var en Tid ansat i Sejlskibsrederiet »Hippalos« som Fører af Fuldskibet »Rhukan«. Kaptajn Boye Hansen, der er bosiddende i Marstal, forlod Søen 1922.

Den 5. December fylder Fører i Fanø-Esbjerg Færgesfart, Kaptajn L. J. Sorensen, 60 Aar.

Den 11. December fylder Fører af D.F.D.S.s Passagerdamper S/S »A. P. Bernstorff«, Kaptajn P. Chr. Jacobsen, 60 Aar.

50 Aar

Navigationsskolebestyrer, Kaptajn H. A. Guldhammer fyldte den 21. November 50 Aar. Kaptajn Guldhammer er Medlem af Navigations-Eksamenskommissionen.

B

m.s. *Astoria*, K. Jensen, afg. Melbourne 20.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Rotterdam 21.11.
m.s. *Australien*, N. P. Rasmussen, ank. København 10.11.
s.s. *Beira* i København.
s.s. *Bellona* afg. Odense 19.11. til Tyne.
m.t. *Bente Mærsk* afg. Bahia Blanca 8.1. til Cabo Blanco.
s.s. *Bergenshus* ank. Stettin 24.11.
s.s. *Bertha* pass. Helsingør 20.11. til Havre.
s.s. *Bes* pass. Fornæs 24.11.
s.s. *Betty* pass. Gibraltar 14.11. til Konakri.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Alexandria 18.11. til Bairut.
s.s. *Birgit*, C. R. Vilsmark, afg. Port Talbot 23.11.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Ushant 20.11. p. R. t. Marseilles.
s.s. *Bodil* ank. Liverpool 19.11.
m.s. *Boringia*, H. J. Væring, afg. Colombo 19.11. udg. for Penang.
m.s. *Bornholm*, P. Petersen, afg. Freetown 13.11.
s.s. *Bothal*, H. Hansen, afg. København 23.11. til Gdynia.
s.s. *Brasilien* afg. København 27.10. til Rosario.
m.s. *Bretagne*, M. Hansen, ank. Braila 14.11.
s.s. *Bretland*, fung. L. Pedersen, afg. Gdynia 19.11. til Antwerp.
s.s. *Britta* ank. Valencia 10.11.
s.s. *Broholm* ank. Valencia 23.11.
s.s. *Brosund*, J. Bundesen, afg. New York 19.11. til St. Thomas.
s.s. *Brynhild* ank. Preston 13.11.

C

m.s. *California* afg. Buenos Aires 24.11. til Santos.
m.s. *Canada*, C. Knudsen, afg. Los Angeles 19.11. hjg. for Cristobal.
m.s. *Canadian Reefer* afg. Marseilles 18.11. til Alexandrii.
s.s. *Carmen* ank. Nakskov 15.11.
m.t. *Caroline Mærsk* ank. Corpus Christi 22.11.
s.s. *Charkow* ank. København 23.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. 11. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	48,00
NEWYORK.....	458,25	AMSTERDAM.....	248,70
BERLIN.....	184,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,50	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	105,35	PRAG.....	16,40
ROM.....	24,50	WARZAWA.....	86,75

m.s. *Chastine Mærsk* afg. Albany 15.11. til Buenos Aires.
 m.s. *Chile*, Aa. E. P. Larsen, ank. Göteborg 21.11. udg.
 m.s. *Chr. Holm* pass. Mona 21.11.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Progreso 12.11.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, pass. 31°18'N — 48°17'V 21.11.
 p. R. t. Neapel.
 s.s. *Christiansborg* afg. Birkenhead 21.11.
 s.s. *Cimbria* afg. Nantes 20.11. til Immingham.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Lissabon 21.11.
 m.s. *Columbia*, S. Norregaard, pass. Cape Race 22.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* rap. 100 m N Land's End 20.11.
 p. R. t. London.
 s.s. *Cyril*, S. J. Farup, forv. afg. Santander 24.11.

D

s.s. *Dagmar* ank. København 24.11.
 s.s. *Dagmar* afg. København 14.11. til Viborg.
 s.s. *Dania* ank. Methil 21.11.
 m.s. *Danmark* i København.
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Aden 16.11. udg. for
 Singapore.
 s.s. *Delaware* afg. New York 8.11. til Oslo.
 s.s. *Dorrit* afg. St. John's (N F) 7.11. til Oporto.
 s.s. *Douro* i København.
 m.s. *Dronning Alexandrine* afg. København 4.12. til Island.

E

s.s. *Ebba* ank. Las Palmas 18.11.
 s.s. *Ebro* i København.
 s.s. *Edith* pass. Finisterre 13.11. p. R. t. Konakri.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Pugwash 12.11.
 s.s. *Egholm* afg. København 23.11.
 s.s. *Elisabeth* pass. Dunnet Hd. 19.11. p. R. t. Randers.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* afg. Alexandria 15.11. til Beirut.
 s.s. *Ellensborg* ank. Glynia 21.11.
 s.s. *Ellen* ank. Sundsvall 16.11.
 s.s. *Elie*, J. H. Lisberg, forv. afg. Newport 24.11.
 s.s. *Elsborg* ank. København 20.11.
 s.s. *Else* pass. Helsingør 18.11. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Emanuel* ank. La Rochelle 20.11.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Rotterdam 17.11.
 m.t. *Emma Mærsk* pass. Magallanes 3.11. p. R. t. San
 Francisco.
 s.s. *Energi* afg. Rochefort 23.11. til Gdynia.
 s.s. *Enigheden* afg. Stettin 23.11. til Middelfart.
 s.s. *England* ank. Odense 21.11.
 m.s. *Erria*, A. Rasmussen, ank. Marseilles 23.11. udg.
 s.s. *Erik Boye* ank. Helsingør 5.11.
 s.s. *Erindring* afg. Gdynia 23.11. til Stettin.
 s.s. *Erna* afg. Rio Janeiro 14.11.
 s.s. *Esland*, H. C. A. Fischer, afg. Manchester Ship Canal
 18.11.
 s.s. *Ester* afg. London 18.11. til Esbjerg.
 s.s. *Esther Maria*, N. P. Liisberg, afg. Bordeaux 20.11.
 s.s. *Estrid* ank. Marseilles 18.11.
 m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. København 24.11.

F

m.s. *Fionia*, S. Kolls, afg. Melbourne 21.11. hjg. for Cape-
 town.
 s.s. *Flora* i København.
 s.s. *Flynderborg* ank. Grangemouth 17.11.
 s.s. *Fredensborg* pass. Cape Finisterre 21.11.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Casablanca 22.11.
 s.s. *Freja* ank. Randers 18.11.
 s.s. *Frigga* ank. Grimsby 18.11.
 s.s. *Frode* afg. New Orleans 23.11. til Norfolk.
 s.s. *Fylla* pass. Dunnet Hd. 20.11. p. R. t. Dundee.

G

s.s. *Garonne* afg. København 21.11. til Antwerp.
 s.s. *Georgia* afg. Newcastle-on-Tyne 18.11. til New London.
 s.s. *Gerd* afg. Alexandria 14.11. til Haifa.
 s.s. *Gerda* pass. Dungeness 19.11. p. t. Algiers.
 s.s. *Gerda Toft* afg. Three Rivers 23.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk* ank. Manila 5.11.
 s.s. *Gorm* ank. Danzig 13.11.
 s.s. *Grete* ank. Gibraltar 20.11.
 s.s. *Grønland*, C. Sørensen, afg. Bremen 21.11.
 s.s. *Gudrun* ank. Hull 19.11.
 s.s. *Gunhild* afg. Helsingør 18.11. til Trangsund.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Antwerp 18.11.
 s.s. *Gyda* afg. Tyne 18.11. til Rotterdam.

H

s.s. *H. H. Petersen* afg. Ebeltoft 24.11. til Granton.
 s.s. *Hafnia* ank. Antwerpen 23.11.
 s.s. *Halland*, E. Andersen, ank. Boness 18.11.
 s.s. *Halfdan* ank. København 24.11.
 s.s. *Hans Broge* pass. Hammershus 18.11. p. R. t. Hull.
 s.s. *Hans*, From, afg. Sækkøbing 25.11.
 s.s. *Hans Mærsk* ank. København 15.11.
 s.s. *Harald* afg. Garston 20.11. til Antwerpen.
 s.s. *Harriet* ank. Aalborg 19.11.
 s.s. *Helene* ank. London 19.11.
 s.s. *Henry Tegner* afg. København 13.11. til Trangsund.
 m.s. *Ilerdis* afg. San Nicolas 4.11. til St. John.
 s.s. *Hertha Mærsk* pass. Fame Point 16.11. p. R. t. Chi-
 coutimi.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 10.9. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindholm* ank. Liverpool 21.11.
 s.s. *Hroar* afg. København 26.11. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Flushing 19.11. til Dublin.

I

m.s. *India*, S. Krarup, pass. Mona Island 17.11. hjg. for
 London.
 m.s. *Indien*, A. Broner, pass. Gibraltar 22.11.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, afg. Danzig 22.11. til Marseilles.
 s.s. *Ingeborg* S. pass. Dungeness 14.11. p. R. t. La Ro-
 chella.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Flamborough Hd. 20.11.
 s.s. *Inger* ank. Ulenborg 16.11.
 s.s. *Inger Toft* pass. Ushant 22.11.
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, forv. afg. Huelva 26.11.
 m.s. *Ireland*, A. N. Meinertz, afg. Claymont 20.11.
 s.s. *Island* afg. Leith 18.11. til Island.
 s.s. *Ivar* afg. Heroen 23.11. til Tofte.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. København 23.11.
 s.s. *Jacob Mærsk* ank. Bayonne 13.11.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Zeebrugge 22.11. til Huelva.
 m.t. *Jane Mærsk* pass. Dover 17.11.
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Shanghai 21.11. hjg. for
 Hongkong.
 s.s. *Jenny* afg. Casablanca 17.11. til Algiers.
 s.s. *Jessie Mærsk* pass. Ushant 19.11. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Johanne* ank. London 18.11.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Nilton 14.11. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamborg 22.11.
 s.s. *Jonna* pass. Barry Island 11.11. p. R. t. Seattle.
 m.s. *Jutlandia*, A. Topp, ank. Antwerpen 22.11. hjg.
 s.s. *Jutta* afg. Gdynia 10.11. til Alicante.
 s.s. *Jagersborg* ank. Aalborg 16.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Bordeaux 28.10.
 s.s. *Karen* ank. Immingham 20.11.
 s.s. *Karen Toft* afg. Antwerp 13.11.
 s.s. *Karla* ank. Bordeaux 14.11.
 s.s. *Katholm* ank. Randers 20.11.
 m.s. *Katrine Mærsk* ank. Falmouth 20.11.
 s.s. *Keiserinde Dagmar* afg. Fredericia 7.11. til Leningrad.
 s.s. *Kentucky* ank. New York 23.11.
 s.s. *Kirsten* afg. Dublin 20.11. til Goole.
 s.s. *Kirsten Mærsk* afg. Yavaros 12.11.
 s.s. *Kjøbenhavn*, S. A. Sigvardt, ank. Danzig 20.11.
 s.s. *Knud* afg. Liverpool 23.11. til Swansea.
 s.s. *Knut* ank. Bourgis 17.11. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Kong Haakon* afg. Stettin 24.11. til København.

L

m.s. *Lalandia*, E. H. Christensen, ank. Middlesbrough
 23.11. udg.
 s.s. *Lars Kruse* afg. Cardiff 12.11. til Dakar.
 s.s. *Laura* ank. Cardiff 19.11.
 m.s. *Laura Mærsk* pass. Dungeness 20.11.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. København 19.11.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Galway 19.11.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Quebec 15.11.
 s.s. *Lifland*, L. Hartmann, ank. Zeebrugge 22.11.
 s.s. *Lilleborg* afg. Rochefort 24.11.
 s.s. *Lilian* afg. Eastham 19.11. til Stockholm.
 s.s. *Lily* ank. Kiel 15.11.
 s.s. *London*, H. I. Hansen, ank. København 22.11.
 m.s. *Lundby*, Lohse, pass. Kiel Kanal 21.11. p. R. t. Rio
 Santos og Buenos Aires.
 m.s. *Luisiana* forv. ank. Rosario 24.11.
 s.s. *Lynæs* pass. Helsingør 22.11.

M

s.s. *Magnus* ank. Havre 19.11.
 s.s. *Maine* ank. Garston 19.11.
 s.s. *Maja* pass. København 18.11. p. R. t. Stettin.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, ank. Dairen 22.11. udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Huelva 6.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Tonny Charent 19.11. til Huelva.
 s.s. *Margrete* pass. Skagen 16.11.
 s.s. *Margrethe* afg. København 21.11. til London.
 s.s. *Marianne* ank. Zeebrugge 17.11.

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.



¹/_B NIELSEN & THORDÉN ⁰/_Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filltalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere Befragtning og Spedition

s.s. *Marie Toft* afg. Ghent 21.11.
 m.t. *Marie Mærsk* pass. Dungeness 12.11.
 m.s. *Marocco* ank. Casablanca 22.11.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Odense 20.11.
 s.s. *Marx* afg. Flushing 17.11. til Gøteborg.
 s.s. *Maryland* ank. København 24.11.
 s.s. *Mathilde Mærsk* afg. Quebec 15.11.
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Port Said 23.11. hjg. for
 Marseilles.
 s.s. *Minsk* afg. Minsk 23.11.

N

s.s. *N. C. Monberg*, L. P. Hansen, afg. Danzig 22.11. til
 Nantes.
 s.s. *N. J. Ohlsen* forv. ank. La Pallice 24.11.
 s.s. *Najaden* ank. London 20.11.
 s.s. *Nancy* pass. Gibraltar 18.11.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. København 23.11.
 s.s. *Nelly* ank. Rouen 14.11.
 s.s. *Nerma* afg. Viborg 17.11.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle-on-Tyne 18.11. til River Plate.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. New York 17.11. til Boston.
 s.s. *Niobe* pass. Skagen 17.11. til Gøteborg.
 s.s. *Nordborg* ank. London 13.11.
 m.s. *Nordbo* afg. Buenos Aires 30.11. til Los Angeles.
 s.s. *Norden* afg. Hampton Rds. 11.11. til Progresso.
 m.s. *Nordfarer* ank. Table Bay 19.11.
 m.s. *Nordhavet* pass. Gibraltar 17.11. p. R. t. New York.
 m.s. *Nordhval* afg. Port Alberni 19.11. til Pt. Elisabeth.
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 4.11. til New York.
 m.s. *Nordpol* ank. Portland (Oreg.) 14.11.
 s.s. *Nordsøen* ank. Swansea 19.11.
 m.s. *Normandiet*, K. Petersen, ank. Galatz 20.11.

O

s.s. *Odin* ank. Gøteborg 24.11.
 s.s. *Olaf* ank. Danzig 15.11.
 s.s. *Olga* afg. Melhil 16.11. til Skive.
 s.s. *Olga S.* pass. Gibraltar 15.11. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Casablanca 14.11.
 m.s. *Olympia*, A. Lorentsen, forv. afg. Port Alfred 26.11.
 m.s. *Oregeon* afg. Santos 17.11. til København.
 s.s. *Oslo*, H. Petersen, afg. Drammen 19.11.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Sorel 4.11.

P

m.s. *Panama*, C. V. Frederiksen, ank. Vancouver 12.11.
 s.s. *Paris*, C. O. Larsen, afg. Leningrad 21.11.
 s.s. *Paula* afg. Talcahuano 18.11. til New York.
 m.s. *Peru*, V. Kragelund, afg. Colombo 20.11. hjg. for
 Djibouti.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Yokohama 16.11. p. R. t. Cebu.
 s.s. *P. Madsen* ank. Sunderland 13.11.
 s.s. *P. N. Damm* afg. New York 18.11. til Rotterdam.
 s.s. *Polly* afg. Frederikshavn 16.11.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. København 25.11.
 s.s. *Primula* i Esbjerg.
 s.s. *Prins Knud*, A. Westergaard, ank. København 22.11.

R

s.s. *Randi* ank. Malta 18.11.
 s.s. *Reval* ank. Boston 24.11.
 s.s. *Riga* ank. Leningrad 24.11.
 s.s. *Rigmor* ank. Sutton Bridge 11.11.
 s.s. *Rita Mærsk* afg. Burntisland 17.11. til Rendsburg.
 s.s. *Rita* ank. København 23.11.
 s.s. *Robert* afg. Diappe 17.11. til Casablanca.
 s.s. *Rosenborg* ank. Aarhus 22.11.
 s.s. *Rota* ank. København 19.11.

S

m.s. *Sally Mærsk* afg. Saigon 11.11. til WC Africa.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Sevilla 23.11.

s.s. *Scandia* ank. Gdynia 23.11.
 s.s. *Scandia* pass. Quay West 14.11.
 s.s. *Scotia* afg. Blyth 21.11. til København.
 s.s. *Seine* i København.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, afg. Yokohama 24.11. for Moji.
 s.s. *Signe* ank. Bordeaux 7.11.
 s.s. *Sigrid* afg. Boness 17.11. til Thisted.
 s.s. *Sigrun* afg. Antwerpen 21.11. til København.
 s.s. *Silkeborg* ank. Aberdeen 21.11.
 s.s. *Sejro*, Brockmann afg. Zeebrügge 11.11.
 s.s. *Skaane*, G. Kyhn, ank. Bordeaux 5.11.
 s.s. *Skagerak* afg. Aarhus 19.11. til Bornholm.
 s.s. *Skjold* ank. København 23.11.
 s.s. *Skodsborg* ank. Danzig 19.11.
 s.s. *Slejpner* afg. København 24.11. til Gdingen.
 s.s. *Sonja Mærsk* ank. Bayonne 14.11.
 s.s. *Sonja*, H. J. Rasmussen, forv. afg. Hull 25.11.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Dunkirk, 18.11.
 s.s. *Stella* pass. Helsingør 16.11. p. R. t. Dalsbruk.
 m.s. *Stensby*, Eggert, afg. Narvik 20.11. til Baltimore.
 m.s. *Stjerneborg* afg. Belfast 20.11.
 s.s. *Stockholm*, R. W. Caspersen, afg. Leningrad 19.11.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Dakar 11.11.
 s.s. *Svanhild* afg. Norfolk Va. 19.11. til Galveston.
 s.s. *Svanholm* ank. Danzig 19.11.
 s.s. *Svava* ank. København 24.11.
 s.s. *Søborg* ank. Dunstoni o/T 21.11.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Swansea 18.11. til København.
 m.s. *Tacoma*, J. L. Madsen, forv. ank. Rio de Janeiro 25.11.
 m.s. *Tasmania*, H. C. Røder, forv. ank. Capetown 26.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kolding 25.11.
 s.s. *Tempo*, Joh. Skou, ank. Odense 25.11.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 21.11. til Oslo.
 s.s. *Thyra* afg. Aalborg 19.11. til Leith.
 s.s. *Thyra* ank. Shoreham 14.11.
 s.s. *Tjaldur* i København.
 s.s. *Tomsk* ank. Valencia 20.11.
 m.s. *Tongking*, A. Juul Christensen, afg. Haifa 23.11. hjg.
 for Casablanca.
 s.s. *Tovelil*, Nørholm-Hansen, afg. Beyrouth 24.11.
 s.s. *Tove* afg. Køge 19.11. til Riga.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Haabølle 25.11.
 s.s. *Trondhjem* ank. Bergen 23.11.
 s.s. *Tula* afg. Marseilles 20.11. til Lisbon.
 s.s. *Tunis* ank. København 22.11.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, ank. Buenos Aires 17.11.
 s.s. *Tyr* i København.

U

s.s. *Uffe* afg. København 16.11. til Manchester.
 s.s. *Ulla* pass. Cape Verde 11.11. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Ulrik Holm* afg. Eastham 14.11. til Nantes.
 s.s. *Urantenborg* ank. Quibec 21.11.

V

s.s. *Valborg* pass. Beachy Hd. 19.11. p. R. t. Shoreham.
 s.s. *Vendia* afg. Le Havre 21.11. til Burntisland.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. London 19.11.
 s.s. *Viborg* ank. Blyth 21.11.
 s.s. *Victoria* ank. Esbjerg 23.11.
 s.s. *Vidar* ank. Esbjerg 19.11.
 s.s. *Viola* afg. Clyde 20.11. til Antwerp.
 s.s. *Virginia* afg. Newcastle-on-Tyne 10.11. til River Plate.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Hansen, ank. Danzig 21.11.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamborg 22.11.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Seaham Harbour 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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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.

ALFRED CHRISTENSEN

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

**Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul**

Regelmæssig Linie, Goole—København



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere

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: **KOMPAGNIET** Tlgr.-Adr.:
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotta, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Menje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 25. November 1936.

Nr. 47.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelt 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 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*.

1. Østersøen.

3176. Sverige S.-Kyst. Hanöbugt. Laxgrundet Klokketønde permanent inddraget.
(U. f. s. Nr. 47/3498. Stockholm 1936.)
Laxgrundets klockboj, der for Tiden er inddraget, vil ikke mere blive genudlagt.
c. $56^{\circ} 02',4$ N. $14^{\circ} 47',9$ E.
(Kort Nr. 280 og 269.)
3177. Sverige S.-Kyst. Karlshamn. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 47/3497. Stockholm 1936.)
Følgende Forandringer i Afmærkningen ved Løbet mellem *Boön* og *Svartskär* er foretaget:
Ved Løbets W.-Side:
1. En sort Stage med Kurvefletning er udlagt paa $56^{\circ} 08',97$ N. $14^{\circ} 52',53$ E.
2. Stagen med Tværtræ ved *Lassebådan* Grund er flyttet c. 15 m E. efter til $56^{\circ} 09',15$ N. $14^{\circ} 52',17$ E.
Ved Løbets E.-Side:
3. En Stage med Kost er udlagt paa $56^{\circ} 09',21$ N. $14^{\circ} 52',37$ E.
4. En Stage med Kost er udlagt paa $56^{\circ} 09',30$ N. $14^{\circ} 52',11$ E.
(E. f. S. Nr. 46/3108 1936.)
3178. (T). Sverige S.-Kyst. Karlskrona. Koffardihavn. Havnearbejder. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 47/3492. Stockholm 1936.)
Opfyldningsarbejder er paabegyndt mellem *Krankajen* og *Stora Anybåtsbron*.
Søfarende advares imod at lægge til ved forannævnte Kaj og Bro.
c. $56^{\circ} 10',0$ N. $15^{\circ} 35',8$ E.
3179. (P). Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib forandres.
(U. f. s. Nr. 42/3109. Stockholm 1936.)
Den 1. Marts 1937 forandres Fyrskibet *Utgrunden* paa c. $56^{\circ} 20',9$ N. $16^{\circ} 14',8$ E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s. Synsvidde: 10 Sm.
(Kort Nr. 280 og 269.)

3180. Sverige. Gotska Sandön N. Kopparstenarna. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
(U. f. S. Nr. 47/3490. Stockholm 1936.)
Lys- og Fløjtetønden *Kopparstenarne* paa c. $58^{\circ} 35',_0$ N. $39^{\circ} 08',_7$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 46/3112 1936.)
3181. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Diomid Lystønde forandret.
(N. f. S. Nr. 47/5186 a. Berlin 1936.)
Diomid Lystønde paa c. $60^{\circ} 05'$ N. $28^{\circ} 59'$ E. er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver 4^s , Blink $0,8^s$, Mørke $3,2^s$.
(Kort Nr. 277.)
3182. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Tolbukin Fyr. Synsvidde.
(N. f. S. Nr. 47/5186 c. Berlin 1936.)
Tolbukin Fyr paa c. $60^{\circ} 02',_8$ N. $29^{\circ} 32',_6$ E. har en Synsvidde af $15,8$ Sm.
(Kort Nr. 277.)
3183. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Schepelev Fyr. Synsvidde.
(N. f. S. Nr. 47/5186 b. Berlin 1936.)
Shepelev Fyr paa c. $59^{\circ} 59',_1$ N. $29^{\circ} 07',_6$ E. har en Synsvidde af $17,6$ Sm.
(Kort Nr. 277.)
3184. Estland. Finske Bugt. Letipea Pynt. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 10/38. Tallinn 1936.)
Paa *Letipea* Pynt paa c. $59^{\circ} 33',_1$ N. $26^{\circ} 36',_4$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $1,2^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $8,7^s$. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 12 Sm. Et hvidt, rundt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:
1. Hvidt i Pej. fra 50° til 58° . 4. Rødt i Pej. fra 153° til 163° .
2. Grønt i — - 58° - 105° . 5. Grønt i — - 163° - $171\frac{1}{2}^{\circ}$.
3. Hvidt i — - 105° - 153° . 6. Hvidt i — - $171\frac{1}{2}^{\circ}$ til Kysten.
(E. f. S. Nr. 27/1818 1936. Kort Nr. 277.)
3185. (T). Estland. Finske Bugt. Hiiumadal Fyrskib ombyttes midlertidigt.
(N. t. M. Nr. 10/47. Tallinn 1936.)
Den 10. December d. A. ombyttes Fyrskibet *Hiiumadal* paa c. $59^{\circ} 05',_5$ N. $22^{\circ} 12',_2$ E. uden nærmere Meddelelse for et Tidsrum af c. 1 Uge med Fyrskibet „*Reserv*“, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver 30^s , Stød 5^s , Pause 25^s .
3186. Letland. Indløbet til Riga Bugt. Ovisi Fyrskib genudlagt.
(Meddelelse fra det lettiske Marindepartement, Riga den 17/11 1936.)
Fyrskibet *Ovisi* paa c. $57^{\circ} 38',_6$ N. $21^{\circ} 36',_2$ E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 45/3038 1936.)
3187. Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Afmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 46/5046. Berlin 1936.)
1. Nedennævnte røde Tønder er inddraget permanent:
a. $54^{\circ} 32' 25''$ N. $18^{\circ} 31' 42''$ E. c. $54^{\circ} 32' 23''$ N. $18^{\circ} 32' 00''$ E.
b. $54^{\circ} 32' 27',_5$ N. $18^{\circ} 31' 43''$ E.
2. Følgende Lystønder er udlagt:
a. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver $1,5^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $1,3^s$, er udlagt paa $54^{\circ} 32' 15',_2$ N. $18^{\circ} 33' 08''$ E., 720 m 71° fra det violette Fyr ved I indre Bassin.
b. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, er udlagt paa $54^{\circ} 32' 15',_3$ N. $18^{\circ} 32' 48''$ E., 400 m $54\frac{1}{2}^{\circ}$ fra det i (a) nævnte Fyr.
c. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver $1,5^s$, Blink $0,2^s$, Mørke $1,3^s$, er udlagt paa $54^{\circ} 32' 37',_3$ N. $18^{\circ} 31' 45''$ E., 1000 m 305° fra det i (a) nævnte Fyr.
(Kort Nr. 269.)
3188. (T). Tyskland. Adlergrund Fyrskib midlertidigt forandret.
(N. f. S. Nr. 47/5253. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Adlergrund* paa c. $54^{\circ} 50'$ N. $14^{\circ} 22'$ E. viser for Tiden fast Lys.

3189. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Neustadt Bugt. Afmærkning ved Losseplads flyttet.
(N. f. S. Nr. 47/5174. Berlin 1936.)
Den graa Spidstønde mærket „*Baygerschütt*“ er flyttet til $54^{\circ} 03' 30''$ N. $10^{\circ} 48' 30''$ E.
(E. f. S. Nr. 45/3042 1936.)

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

3190. Danmark. Sundet. Prøvestens Havn. Dybde i Indsejlingen.
Dybden i den gravede Indsejlingsrende til den nye Oliehavn *Prøvestens Havn* paa c. $55^{\circ} 40',6$ N. $12^{\circ} 38',3$ E. er nu $9,1$ m.
(E. f. S. Nr. 43/2920 1936. Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 273. Havnelods, Side 128.)
3191. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser afløst.
E. f. S. Nr. 45/3048 1936 annulleres, da de deri omtalte Skydeøvelser er afløst.
c. $55^{\circ} 10',6$ N. $9^{\circ} 38',8$ E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3192. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Jernbanebro. Brooverbygning fjernet. Advarsel.
Brooverbygningen for Jernbanebroen over *Roskilde Fjord* umiddelbart S. for *Frederikssund Havn* er nu fjernet. De 5 Strømpiller forefindes stadig.
De tre midterste Piller vil snarest muligt blive afmærket med Ledelys, saaledes at al Sejlads om Natten for S.-gaaende Skibe henvises til den W.-lige og for N.-gaaende Skibe til den E.-lige Gennemsejling.
c. $55^{\circ} 50'$ N. $12^{\circ} 03'$ E.
(E. f. S. Nr. 29/1979 1936. Kort Nr. 267 og 278. Danske Lods, Side 204. Havnelods, Side 67. Fyr-Fort. Nr. 599 A.)
3193. Danmark. Kattegat. Juelsminde Havn. Oplysning om Tilsanding.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/2714 1936 meddeles, at Havneindløbet kun er tilsandet i $\frac{1}{3}$ af sin Bredde. Der findes en Indsejling paa c. 18 m Bredde med 3 m Vand.
c. $55^{\circ} 42',9$ N. $10^{\circ} 01',2$ E.
(E. f. S. Nr. 40/2714 1936. Kort Nr. 304, 227 og 241. Danske Lods, Side 178. Havnelods, Side 101.)
3194. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Rev S. Oplysning om Vrag.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 43/2926 1936 meddeles, at mindste Dybde over Vraget af Motorbaaden *Mary*, der ligger sunket i 5 m Vand paa c. $57^{\circ} 44',1$ N. $10^{\circ} 39',3$ E., er c. 4 m. Den udlagte Bøje med Stage og Flag er bortdrevet og erstattet med en Bøje, som er fastgjort i Vraget.
(E. f. S. Nr. 43/2926 1936.)
3195. (T). Sverige. Kattegat. Varberg. Havnearbejder.
(U. f. s. Nr. 47/3508. Stockholm 1936.)
Den c. 70 m lange Kaj paa NW.-Siden af den E.-lige Pier er under Ombygning, der beregnes at vare c. 4 Maanedere. Fartøjer maa i dette Tidsrum ikke fortøje ved Kajen uden særlig Tilladelse. Efter Mørkets Frembrud er Arbejdspladsen afmærket med en rød Lanterne.
 $57^{\circ} 06',62$ N. $12^{\circ} 14',70$ E.

3196. Danmark. Limfjorden. Nibe. Vinterafmærkning.

Sommerafmærkningen i Sejløbet fra *Draget* ind til *Nibe* Havn er inddraget for Vinterperioden og erstattet med sorte Klodsbøjer. c. 56° 59' N. 9° 38' E.

3197. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Indsejling tilsandet.

Indsejlingen til *Tyborøn* Havn er tilsandet til 3½ m i den S.-lige Halvdel, hvor normal Dybde ellers er 6 m.

Uddybning vil blive foretaget, saa snart Vejrforholdene tillader det.

c. 56° 42',₄ N. 8° 13',₆ E.

(Havnelods, Side 199.)

3198. (T). Sverige. Skagerrak. Sotenkanalen. Duc d'Albe odelagt. Sømærke udlagt midlertidig.

(U. f. s. Nr. 47/3567. Stockholm 1936.)

Den S.-ligste Duc d'Albe paa 58° 23',₅₅ N. 11° 14',₅₀ E. i *Sotenkanalens* E.-Side (ved *Alstens udde*) er paasejlet og er for Tiden ikke synlig over Havets Overflade. Pladsen er midlertidig afmærket med en Stage med Kost. Duc d'Alben vil snarest blive genopført.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3199. Norge. Harhamfjorden. Harhamsøy. Harham Mole. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 34. Oslo 1936.)

Paa *Harham* Molehoved er paa 62° 39' 04" N. 6° 11' 50" E. tændt et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 8 m. Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

Brændetid: 23. Juli—14. Maj.

3200. Norge. Indløbet til Langevåg. Svinholmen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 34. Oslo 1936.)

Paa NW.-Pynten af Skæret *Svinholmen* er paa 62° 26' 55" N. 6° 11' 45" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 2 m. Synsvide: 7,₅ Sm for hvidt, 4,₈ Sm for rødt og 3,₇ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Cementsokkel. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 350° til 23°. | 4. Hvidt i Pejl. fra 188° til 218°. |
| 2. Grønt i — - 23° - 53°. | 5. Grønt i — - 218° - 250°. |
| 3. Rødt i — - 53° - 188°. | |

Brændetid: 23. Juli—14. Maj.

3201. Danmark. Jylland W.-Kyst. Vinterafmærkning.

Ombytningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning i *Knudedyb*, Farvandet NW. og W. for *Koresand* samt *Juvre Dyb* er paabegyndt.

Knudedyb: c. 55° 18½' N. 8° 27½' E.

3202. Tyskland. Jade. Aussenjade Fyrskib genudlagt.

(N. f. S. Nr. 47/5198. Berlin 1936.)

Fyrskibet *Aussenjade* paa c. 53° 52' N. 7° 56' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 44/2998 1936.)

3203. (T). Holland. IJmuiden N. Oplysning om Vrag.

(B. a. Z. Nr. 272/3254 og 273/3273. 's-Gravenhage 1936.)

1. Vraget, der var rapporteret at ligge paa c. 52° 34' N. 4° 30' E., c. 5 Sm N. for *IJmuiden* Lys- og Fløjtetønde, er forgæves eftersøgt.

2. Et Vrag, hvorfra en Mast rager c. 3 m over Vandet, rapporteres at ligge paa c. 52° 34' N. 4° 25' E., c. 6 Sm NNW. for den i (1) nævnte Lys- og Fløjtetønde.

(E. f. S. Nr. 44/3000 1936.)

- 3204. Frankrig. Dunkerque Anduvning. Dyck Fyrskib. Fyr, Radiofyr og Undervandssignal atter normalt.**
(A. a. N. Nr. 46/2982. Paris 1936.)
Fyret, Radiofyret og Undervandssignalet i Fyrskibet *Dyck* paa c. $51^{\circ} 02',_3$ N. $1^{\circ} 53'$ E. fungerer atter normalt.
(E. f. S. Nr. 37/2522 og 38/2592 1936.)
- 3205. Frankrig. Calais. Fyr forandres.**
(A. a. N. Nr. 47/3055. Paris 1936.)
Den 2. December d. A. forandres Fyret paa Yderenden af *Jetée Ouest* paa c. $50^{\circ} 58',_3$ N. $1^{\circ} 50',_4$ E. uden nærmere Meddelelse til at vise 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 .
- 3206. England. The Downs. Opmaalingsbaaker inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2281. London 1936.)
Opmaalingsbaakerne, der midlertidig har været udlagt paa c. $51^{\circ} 15'$ N. $1^{\circ} 30'$ E. og c. $51^{\circ} 18'$ N. $1^{\circ} 35'$ E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 36/2472 1936.)
- 3207. England. Sandwich E. Hotels Beliggenhed.**
(N. t. M. Nr. 2242. London 1936.)
Det kendelige Hotel E. for *Sandwich* ligger paa $51^{\circ} 16' 01''$ N. $1^{\circ} 23' 20''$ E., c. 120 m 101° fra den i Kortet angivne Plads.
- 3208. (P). England. Thomsen Anduvning. Girdler Fyrskib forandres.**
(N. t. M. Nr. 49. Trinity House, London 1936.)
Omkring den 18. Februar 1937 forandres Fyrkarakteren i *Girdler* Fyrskib paa c. $51^{\circ} 29'$ N. $1^{\circ} 06'$ E. til hvidt Et-Blink hver 20^s .
- 3209. (T). England. Harwich. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 2279. London 1936.)
Vraget af en Lægter ligger sunket paa c. $51^{\circ} 57'$ N. $1^{\circ} 18'$ E., c. 1150 m 51° fra *St. Nicholas* Kirke. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , er udlagt tæt SE. for Vraget.
- 3210. (P). England. Bridlington Bay. North Smithie Lystønde ombyttes med Lys- og Klokketønde.**
(N. t. M. Nr. 52. Trinity House, London 1936.)
Omkring den 26. Januar 1937 ombyttes Lystønden *North Smithie* paa c. $54^{\circ} 06'$ N. $0^{\circ} 05'$ W. med en rød og hvid, vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s .
(Kort Nr. 264.)

(Se Tillæg.)

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

- 3211. (T). Frankrig. L'Orne Munding. Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 47/3052. Paris 1936.)
Ouistreham Baake paa c. $49^{\circ} 18',_0$ N. $0^{\circ} 14',_8$ W. er forsvundet.
- 3212. Frankrig. Porsal Anduvning. Men-ar-Pic Baake. Oplysning om Baake.**
(A. a. N. Nr. 46/2985. Paris 1936.)
Men-ar-Pic Baake paa c. $48^{\circ} 33',_7$ N. $4^{\circ} 44',_0$ W. er forstærket og forhøjet, saaledes at den nu rager $8,1$ m over Havets Overflade. Baakens Højde over selve Skæret er 16 m.

- 3213. England S.-Kyst. Beachy Head S. Opmaalingsbaaker inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2280. London 1936.)
Opmaalingsbaakerne, der midlertidig har været udlagt S. for *Beachy Head*, er inddraget. c. 50° 37' N. 0° 22' E.
(E. f. S. Nr. 42/2873 1936.)
- 3214. England S.-Kyst. Beachy Head. Oplysning om Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2241. London 1936.)
1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 14,6 m, ligger sunket paa c. 50° 40' N. 0° 06' E., 6,85 Sm 236° fra *Beachy Head* Fyr.
2. Vraget, der er angivet at ligge c. 6,17 Sm 232° fra *Beachy Head* Fyr, eksisterer ikke.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 3215. (T). Frankrig. Le Menhir. Fyr midlertidig slukket.**
(A. a. N. Nr. 47/3054. Paris 1936.)
Le Menhir Fyr paa c. 47° 47',7 N. 4° 24',0 W. er for Tiden slukket.
- 3216. (T). Frankrig. Antioche. Taagesignal midlertidig i Virksomhed.**
(A. a. N. Nr. 47/3056. Paris 1936.)
Taagesignalet ved *Rocher d'Antioche* paa c. 46° 04' N. 1° 23',7 W. er midlertidig traadt i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 16/973 1933.)
- 3217. Portugal. Punta de Sagres. Radiopjlstation endnu ikke oprettet.**
(N. t. M. Nr. 2268. London 1936.)
Radiopjlstationen, der var projekteret ved *Punta de Sagres* paa c. 36° 59' N. 8° 57' W., er endnu ikke oprettet.
(E. f. S. Nr. 32/1896 1934.)
- 3218. Afrika W.-Kyst. Fransk Kongo. Pointe Noire Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 46/5118. Berlin 1936.)
Pointe Noire Fyr paa c. 4° 47',2 S. 11° 50',1 E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s.

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

- 3219. Argentina. Buenos Aires Anduvning. Fyrbelysning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2259. London 1936.)
Lystønden „*Km. 9,5*“ paa c. 34° 37' S. 58° 16' W., ved Foreningen af *Canal Norte* og *Canal Sud*, er permanent inddraget og erstattet med et Baakefyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s. Flammens Højde: 11,3 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyret er ubevogtet.
- 3220. Chile. Chonos Øhav. Ninualaca Channel. Magnetisk Fyrstyrrelse.**
(N. t. M. Nr. 2268. London 1936.)
I *Ninualaca Channel* findes magnetisk Forstyrrelse. c. 45° 03' S. 74° 06' W.
- 3221. Chile. Isla Tabon. Bahia Ilto. Tilsanding.**
(N. t. M. Nr. 2250. London 1936.)
Bahia Ilto rapporteres at sande til.
c. 41° 54' S. 73° 08' W., 0,9 Sm 52° fra *Isla Tabon* Blinkfyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

3222. (T). Korsika. Les Moines Fyr midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 47/3053. Paris 1936.)
Les Moines Fyr paa c. $41^{\circ} 26'_{,8}$ N. $8^{\circ} 54'_{,0}$ E. er for Tiden slukket.
3223. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Ischia. Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 375/1019. Genua 1936.)
Castello d'Ischia Fyr paa c. $40^{\circ} 44'$ N. $13^{\circ} 58'$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s , Blink 2^s , Mørke 4^s .
3224. Grækenland. Athen Bugt. Phleba Island. Forbud indskærpet.
(N. f. S. Nr. 46/5105. Berlin 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1724 1936 meddeles, at i Henhold til en ny Bestemmelse vil Skibe, der trods Forbudet benytter Passagen mellem *Phleba Island* og Fastlandet, blive beskydt med skarpt.
Phleba Fyr: c. $37^{\circ} 46'$ N. $23^{\circ} 46'$ E.
(E. f. S. Nr. 25/1724 1936.)
3225. Rusland. Sorte Hav. Bug. Kisljakowka Fyr. Synsvidde forandret.
(N. f. S. Nr. 46/5109. Berlin 1936.)
Kisljakowka Fyr paa c. $46^{\circ} 44'$ N. $32^{\circ} 02'$ E. har nu en Synsvidde af 14 Sm.
3226. Rusland. Sorte Hav. Kertsch-Jenikale Stræde. Kap Achilleon Fyr forandret.
(N. f. S. Nr. 46/5111. Berlin 1936.)
Det grønne Gruppe-Blinkfyr paa c. $45^{\circ} 26'_{,5}$ N. $36^{\circ} 47'_{,3}$ E. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 3^s , Blink $0_{,3}^s$, Mørke $2_{,7}^s$. Synsvidde: 8 Sm.
3227. Syrien. Tripoli Bugt. Rørledninger.
(N. f. S. Nr. 46/5108. Berlin 1936.)
Fra Punktet $34^{\circ} 27' 53''$ N. $35^{\circ} 52' 37''_{,5}$ E. udgaar 3 Olierørledninger, som følger:
a. En Ledning c. $1_{,05}$ Sm i Retningen 317° .
b. - - - c. $0_{,84}$ Sm - - - 342° .
c. - - - c. $0_{,61}$ Sm - - - 13° .

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

3228. Forindion W.-Kyst. Malvan. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 2239. London 1936.)
1. Det forreste Ledefyr er flyttet c. $0_{,01}$ Sm S. efter til c. $16^{\circ} 03'$ N. $73^{\circ} 28'$ E., $0_{,67}$ Sm 102° fra *Fort Rajkot* Flagstang. Fyrkarakteren er uforandret.
2. Et Bagfyr er tændt $0_{,12}$ Sm 76° fra (1). Fyrkarakteren er rødt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 15 Sm. Hvidt og rødt, tærnet Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 73° til 79° .

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

3229. Sunda Øerne. Borneo. South Natuna Islands. Panjang Island SW. Dybde over Skær.
(N. t. M. Nr. 2256. London 1936.)
Dybden paa Skæret paa c. $2^{\circ} 41'$ N. $108^{\circ} 49'$ E., c. 5 Sm 241° fra SW.-Enden af *Panjang Island*, som i Kortet er angivet til under $1_{,8}$ m, skal rettes til $3_{,2}$ m.

- 3230. Sibirien. Japan Søen. Cape Nizmenni. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 2114. London 1936.)
Ved *Cape Nizmenni* Fyr paa c. 43° 31' N. 135° 09' E. er oprettet et Radiofyr.
Bølgelængde: 292 kc/s (1027 m). Type A 2.
Signalet er Bogstavet W, der under Taage udsendes uafbrudt.
I klart Vejr udsendes Signalet (Bogstavet W) i et Tidsrum af 24 Min. hver 4. Time,
begyndende Kl. 0148.
Rækkevidde: c. 50 Sm.
- 3231. Sibirien. Tartary Bugt. Cape Zolotoi. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 2115. London 1936.)
I en Afstand af 0,63 Sm 270° fra *Cape Zolotoi* Fyr er paa c. 47° 19' N. 138° 59' E. oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 312,5 kc/s (960 m). Type A 2.
Signalet er Bogstavet C, der under Taage udsendes uafbrudt.
I klart Vejr udsendes Signalet (Bogstavet C) i et Tidsrum af 24 Min. hver 4. Time,
begyndende Kl. 0148.
Rækkevidde: c. 50 Sm.
- 3232. Sibirien. Tartary Bugt. Cape Peschanni. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 2116. London 1936.)
Ved *Cape Peschanni* Fyr paa c. 48° 27' N. 140° 11' E. er oprettet et Radiofyr.
Bølgelængde: 300,6 kc/s (998 m). Type A 2.
Signalet er:
Bogstavet L..... 2^m.
Pause..... 4^m.
Periode..... 6^m.
Under Taage udsendes Signalet hver 6^m.
I klart Vejr udsendes Signalet 4 Gange hver 4. Time, begyndende Kl. 0148.
Rækkevidde: c. 50 Sm.
- 3233. Japan. Hokkaido. Go Yo Mai Channel. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2255. London 1936.)
Fyret paa *Noshap (Noshappu) Saki* paa c. 43° 23' N. 145° 49' E. er forandret
fra at vise hvidt Et-Blink til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s.
- 3234. Australien. Victoria. Little Rame Head S. Banke.**
(N. t. M. Nr. 2245. London 1936.)
En Banke rapporteres at ligge paa c. 37° 47' S. 149° 44' E., 15,2 Sm 213° fra
Gabo Island Fyr. Dybden paa forannævnte Sted er 25,8 m.
- 3235. New Guinea. Shortland Reef. Oplysning om Fyrs Beliggenhed.**
(N. t. M. Nr. 2247. London 1936.)
Shortland Reef Fyr er beliggende c. 0,7 Sm 148° fra den tidligere opgivne Plads.
Fyrets Plads er 3,25 Sm 74° fra S.E.-Spidsen af *Shortland Island*.
c. 10° 31' S. 151° 09' E.
(E. f. S. Nr. 16/1114 1936.)
- 3236. Stillehavet. Fakarava Island. Rotoava Anduvning. Tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2248. London 1936.)
En Spirtønde er udlagt tæt NW. for 0,0 m Pullen paa c. 16° 03' S. 145° 37' W.,
0,48 Sm 192° fra *Kopoapiro* Baake.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3237. Danmark. Bornholm. Aarsdale. Havnereglement.**
Under den 17. November d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt
et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Aarsdale* Havn (c. 55° 06',5 N. 15° 08',9 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: Havnens NE-lige Ydermole og en ret Linie i Forlængelse af Molen indtil Liniens Skæring med Fyrlinien.

b. Mod Nordvest: Fyrlinien, regnet fra Land indtil Skæring med den under a) nævnte Linie.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Januar 1937.

(Havnelods, Side 33.)

3238. Danmark. Lille-Bælt. Sønderborg Lodseri. Lodstakster.

Marineministeriet har under den 17. November d. A. udfærdiget Bekendtgørelse om Takst for Sønderborg Lodseri.

Taksten træder i Kraft fra den 1. December d. A. at regne.

3239. Danmark. Limfjorden. Ændring i Bestemmelsen vedrørende Lodstvang ved Sejlads gennem den uddybede Rende over Løgstør Grunde.

Marineministeriet har under den 17. November d. A. udstedt Bekendtgørelse om Ændring i Marineministeriets Bekendtgørelse af 21. Juli 1913 vedrørende Lodstvang ved Sejlads gennem den uddybede Rende over Løgstør Grunde.

„Fra den 1. Januar 1937 at regne forandres Bestemmelsen om Lodstvang ved Sejlads gennem den uddybede Rende over Løgstør Grunde derhen, at Lodstvang er paabudt for alle Skibe med et Dybgaaende af over 3,1 m, idet dog Lodstvangen, saafremt væsentlig Tilsanding i Renden skulde indtræde, midlertidig vil blive forandret til paany at gælde for Fartøjer med et Dybgaaende af over 2,8 m, saalænge Tilsandingen vedvarer, hvilket vil blive bekendtgjort i „Efterretninger for Søfarende“ samtidig med den eventuelle Bekendtgørelse om Forandring i Løbets Dybdeforhold.

c. 56° 57½' N. 9° 10' E.

(Danske Lods, Side 444 og 462.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Bogs Nr.

England:

- R 184 South Pacific Ocean. — Phoenix Group.
 R 3576 Anchorages in the Fiji islands.
 N 2634 Coast of Palestine. — Tyre to El Arish. Athlith.
 Dimensions: Lat. 31° 07' 00" N. to 33° 17' 30" N.
 Long. 33° 47' 30" E. to 35° 28' 30" E.
 † 2634 Palestine. — Ras en-Nakura to El Arish.
 N 3817 Philippine Islands. — Tables strait with part of Sibuyan sea.
 Dimensions: Lat. 12° 15' N. to 13° 59' N.
 Long. 121° 22' N. to 122° 32' E.
 R 1602 China. — Approaches to the Yangtze kiang.
 † 1847 Plans on the coast of Syria.
 N 3847 Persian Gulf. — Shatt al Arab, Euphrates and Tigris rivers.
 Quarna reach and bar.
 Dimensions: Lat. 30° 31' N. to 31° 09' N.
 Long. 46° 55' E. to 47° 53' E.

Tyskland:

- R D. 1961 Ortungskarte für Nordsee und Kanal.
 R D. 163 Helgoländer Bucht.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 3240. Danmark. Kattegat. Læsø S. Silderøen NE. Sømærke udlagt.**
 En hvid Stage med 1 Halmvisk, *Silderøen NE.*, er udlagt paa $57^{\circ} 08' 06''_{.5}$ N.
 $11^{\circ} 03' 42''_{.6}$ E., c. $1_{.4}$ Sm NE. for Lystønden *Silderøen*.
 (Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 209. Søm.-Fort., Side 21, Nr. 12 A.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 3241. Nordsøen. Horns Rev Fyrskib NW. Drivende Vrag.**
 (Telegram fra tysk Dampet »Lübeck«.)
 Den 22. November 1936 Kl. 0900. Passeret en Mast af drivende Vrag ragende
 c. $1\frac{1}{2}$ m over Vandet paa c. $55^{\circ} 47'$ N. $6^{\circ} 56'$ E., c. $18\frac{2}{3}$ Sm NW. for *Horns Rev*
 Fyrskib. Dybden paa Stedet var 33 m.
 Vraget vil blive eftersøgt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

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

*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, Amallegade, Copenhagen.



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA”

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon: 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ
Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

KOLDING

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

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.
»Maritime«

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

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

ASSENS

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

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
Statsautoriseret Skibsmægler
ESBJERG

British Vice-Consul — Lloyds Agent
Telefon 56 & 57 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 • 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

J. LAURITZEN'S EFTF.
MÆGLERFORRETNING
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).
ESBJERG

Telgr.-Adr.
»Lauritzens«

Telefon: 3
» 822

CHR. CLEMMENSEN
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FRIIS & FREDERIKSEN
SKIBSMÆGLERE
Indehavere:
O. M. Friis, statsaut.
H. Rask-Petersen, statsaut.
H. C. Friis

TELEFON: 30
(3 Ledninger)

ODENSE

TELEGR.-ADR.:
»FRIIS«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 49

TORSDAG 3. DECEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

UDVIKLINGEN FORTSÆTTES

Ugens vigtigste udenrigspolitiske Begivenhed er uden Tvivl den afsluttede Overenskomst mellem Tyskland og Japan. I England for Eksempel betragtes denne Overenskomst dog ikke som egnet til direkte at sætte Europas Fred i Fare, men det store Spørgsmaal er selvfølgelig, hvordan Sovjetrusland reagerer. Det kan blive farligt, hvis først Uroen for Alvor bliver sluppet løs. Det synes, som om man i Sovjetrusland er meget nervøse for Tiden, men set med europæiske Øjne er det unægteligt ogsaa yderst uheldigt, at man faar Japanerne paa saa nært Hold, som de nu vil komme os ved den nye tyske Alliance. Spanien er selvfølgelig stadig aktuel — men det er, ligesom Begivenhederne har langsomt ved at udvikle sig. Fra forskellige Landes Side understreges kraftigt Ikke-Indblandings-Ønsket, og navnlig fra engelsk Side er der givet Skibsfarten det Raad at holde sig borte fra Spanien, hvis man vil undgaa Vanskeligheder. Det er maaske ikke modigt, men det er rigtigt.

Hollands Meddelelse om, at det vil slutte sig til Tredmagtsoverenskomsten i Synspunktet om Valutaen, har vundet almindelig Anerkendelse i London og Amerika. Mr. Runciman har afsluttet Handelsoverenskomst med Argentina, en Overenskomst, som engelske Redere og Forretningslivet i sin Helhed har modtaget med Tilfredshed. Meddelelsen om, at den franske Kvota for engelske Kul er blevet fordoblet, har været til Glæde for Sydwaales, men det franske Budget med dets Rekordcifre for Rustningsudgifter er et Bevis blandt mange paa den almindelige Usikkerhed og Uro, der raader i Øjeblikket.

NORGES REDERFORBUNDS PRÆSIDENT HAR TALT

Forleden afholdt Norges Rederforbund Aarsmøde i Bergen og ved den Lejlighed udtalte den hidtidige Præsident — Skibsreder *Fr. Odjell* — han er nu blevet efterfulgt som Præsident af Skibsreder *Christian Haaland*, Haugesund, — bl. a. følgende:

Vi samles i Dag under gunstigere Driftsvilkaar for vort Erhverv end ved noget Aarsmøde i de sidste 7 Aar. Fra saa godt som alle Sider meldes der om forøget Beskæftigelse indenfor Skibsfarten, og Fragterne er i de senere Maaneder gaaet godt op. Dette har igen virket stimulerende paa Foretagsomheden, og vi er i denne Tid Vidne til en omfattende Nystartning. Det er mere end glædeligt, at selv en saa haard og langvarig Trængselstid, som den vi nu længe har gennemlevet, ikke har kunnet knække de underliggende Kræfter i norsk Skibsfart eller udtørre dens Resourcer.

I indeværende Aars 3 første Kvartaler ligger Gennemsnitsfragterne $12\frac{1}{2}$ pCt. højere end for samme Tidsrum i Fjor. Opgangen er dog ujævn — enkelte Markeder kan det ikke mærkes paa — og stigende Udgifter og urolige sociale Forhold i flere Lande har til dels kuldkaftet Forhaandsberegningerne og beskaaret den i og for sig beskedent beregnede Fortjeneste temmelig føleligt. Derfor maa man ikke gøre sig overdrevne Forventninger med Hensyn til Aarets Udbytte. Overfor dem, som er tilbøjelig til paa Forhaand at diskontere eventuelt Overskud, kan det være

paa sin Plads at minde om, at det nu i flere Aar har været mindre end smaat bevendt med Skibsfartens Udbytte som Helhed betragtet. I mit Foredrag paa Aarsmødet i Fjor refererede jeg »Kontoret for forretningsøkonomisk Forskning i Bergen«s statistiske Paavisning af hvor stort Krav de foregaaende Aars Underskud har paa kommende Aars eventuelle Overskud.

I Forbindelse med hvad jeg netop har sagt om Ujævnheden i Opgangen, tror jeg, at Smaaskibene i østasiatisk Kystfart samt Østersø-, Nordse-, Hvidehavs- og Middelhavsfarterne er den Gruppe Skibe, som har haft mindst Nettoudbytte af de forbedrede Fragter. Mens saaledes paa den ene Side Trælastfragterne blev noget oparbejdede, efterhaanden som Sæsonen skred frem, led mange af disse Trælastskibe meget store Skuffelser i Form af urimelig lange Last- og Losseophold, særlig i enkelte engelske Havne. Mens videre Hjemfragterne fra Middelhavet er steget ganske betydeligt, er det paa den anden Side blevet nærsagt umuligt at faa en betalbar Udfragt, eller Udfragt i det hele taget den Vej.

For de større Trampskibe tror jeg, at Aarsresultaterne vil vise, at Bedringen har været jævnere. Efter min Opfattelse skyldes det, at de medvirkende Aarsager til Bedringen her er af mere fundamental Karakter. Uden nu at kunne komme nærmere ind paa dette Forhold, vil jeg pege paa et Par ganske karakteristiske Forhold af den Art. Fra det toneangivende Marked i Efteraaret, La Plata, er der fra 1. Juli til 1. November skibet næsten 5 Millioner Tons Korn, mod $2\frac{1}{4}$ Million Tons i samme Tidsrum ifjor. Eksporten af Jernmalm fra Skandinavien har i de tre første Kvartaler i Aar andraget 9 Millioner Tons mod 6 Millioner Tons i den tilsvarende Periode ifjor, og kun $2\frac{1}{2}$ Million Tons i 1932.

For Ruteskibe og Tankskibe har Forholdene ligget bedst, saa for dem vil formentlig ogsaa Aarets Driftsresultater stille sig bedst. Flere Ruterederier er dog blevet haardt ramt af de mange Havnestrejker, som de er blevet udsat for i flere Lande, og Tankfarten havde en sløj Sommersæson, men siden Begyndelsen af Oktober har ogsaa her et forøget Tonnagebehov været mærkbart.

Det internationale Redersamarbejde for Regulering af Tonnageoverfloden og Genrejsning af Skibsfarten har til Stadighed været i Forgrunden og fremkaldt en livlig Meningsudveksling. Ved Reguleringsforsøg af den Art, der har været Tale om, vil der gøre sig divergerende Interesser gældende fra de forskellige Landes Side, og Rederforbundet har derfor haft en vigtig Opgave med at se efter, at norske Interesser ikke bliver forfordelt.

I denne Forbindelse vil jeg gerne understrege den Loyalitet og Offervillighed, som de norske Redere har vist ved at bøj sig for de Beslutninger og Henstillinger, som er udgaaet fra de centrale Regulerings- og Kontrolorganer. Jeg tror, det maa siges at være et ganske enestaaende Eksempel, som de flere Hundrede norske Redere har vist dette Sammenhold om kollektive Bestemmelser trods stærk individuel Meningsforskelligartethed og trods øjeblikkelige Ulemper eller endog direkte Tab for den enkelte Reder.

En anden meget bemærkelsesværdig Milepæl for den norske Skibsfart betegnes ved Oprettelsen af Krigsforsikringen for Skibe. Det forberedende Arbejde blev her

gjort af Norges Rederforbunds Organer, og da Planen blev ført ud i Livet, havde den faaet Tilslutning fra ca. 92 pCt. af samtlige norske Redere. Denne Institution traadte i Virksomhed for omkring et Aar siden, og det maa siges, at den kom netop i rette Tid. Det er en stor Betyggelse for de norske Redere at vide, at vi her har faaet et effektivt Instrument til at neutralisere den Risiko, som pludselige Krigsudbrud paa den ene eller anden Side af Kloden betegner for den fredelige Skibsfart.

I Aarets Løb er ogsaa en tredie meget vigtig Sag gennemført ved Rederforbundets Hjælp og ved betydelige økonomiske Ofre, nemlig den Gældsordning, som nu er gennemført for en Række forskellige norske Rederier. Da de oprindelige Forsøg paa at faa Staten med til de nødvendige Kreditgarantier ikke førte til noget, tog Rederforbundet Sagen i sin Haand, og det lykkedes at redde en hel Del norske Skibe fra at blive solgt til Udlandet og derved gaa tabt for norsk Foretagsomhed.

DEN FARLIGE ISOLERINGSTENDENS

Det hævdes fra tysk Side, bl. a. fra Rigsbankdirektør *Blessing*, at Tyskland ikke tænker paa at trække sig tilbage fra økonomisk Samkvem med den øvrige Verden. De Personer, der hævder, at Tyskland med 4-Aars Planen skulde have begaaet en Synd mod Verdenshandelens Aand, synes at mangle Forstaaelse af, at denne samme Tanke allerede er blevet virkeliggjort i flere andre Lande, siges det fra tysk Side.

»Vi vil gennemføre den anden Femaars-Plans Periode med en ganske ubetydelig Import«, erklærer Folkekommissæren for Sovjetunionens Udenrigshandel i en nylig offentliggjort Redegørelse. Vi skal vide at gennemføre den tredie Periode saa godt som uden Import. Og til Understregning af sin Udtalelse peger han paa, at den russiske Import er gaaet ned fra 1105 Millioner Rubler i 1931 til 241 Millioner Rubler i 1935.

Altsaa, denne samme ulyksalige Tendens i alle Lande. De paagældende Stater kan være saa uenige, de være vil, paa dette Felt er de rørende enige. Isoleringen er en Kendsgerning, den skal kun i visse Tilfælde besmykkes.

Nu maa man jo sige, at det i Reglen er rene Ord, man hører i denne Tid, naar de store Lande diskuterer. Der lægges ikke Skjul paa Tendensen — Japan og Tyskland, Sovjetrusland og Frankrig, alle siger Tingene ved deres rette Navn. Men selvom denne Ærlighed kan være af det gode, kan de haarde Ord kun være af det onde. De bidrager til at skabe en Uro og en Usikkerhed, som Handelen og Skibsfarten vil komme til at lide under. Til Trods for øjeblikkelige gunstige Forhold gaar hele Isoleringspolitikken kun ud paa ét, Besværleggørelse af den fredelige Handel og Skibsfart.

DEVALUERING OG SUBVENTION

To Ord, født af abnorme Forhold i Verden i Øjeblikket, men desværre med en uhyggelig aktual Klang. Fra tysk Side har man nu taget Stilling til hele Subventions- og Betalingspørgsmaalet. Det hedder saaledes i en Artikel i »Hansa«:

Da Devalueringen af forskellige Guldvalutaer fandt Sted i September i Aar, benyttede vi Anledningen til paany at henvise til Kernepunktet for den tyske Skibsfart, hvis valutamæssige Underlegenhed overfor samtlige Konkurrenter paa Verdenshavene var tydelig, og at derfor de gennemførte Devalueringer i hvert Fald betød en Svækkelse af den tyske Konkurrence. Samtidig meddelte vi, at for en fremtidig Klaring af Forholdene var det af overordentlig Betydning, om de nye Devalueringslande gik videre ad Subsidiavejen, og om andre Lande vilde fortsætte ad denne Vej. Disse Bemærkninger kommenterede et engelsk Fagblad med den Udtalelse, at selv om disse Betragtninger kunde være aldrig saa berettigede, saa maatte man tage Hensyn til Situationen som den var. Tydeligere og tyde-

ligere viser det sig, at Problemet for den tyske Skibsfart i første Linie er et Valutaproblem.

TURISTERNE OG SKIBSFARTEN

Efter hvad der meddeles nu, skal det være Hensigten at se lidt nærmere paa de Beløb, danske Turister giver ud i Udlandet. Det skal være 45—50 Millioner Kroner aarligt, og de danske Valutamyndigheder synes, at det er et betænkelig stort Beløb. Det maa alvorligt haabes, at disse Myndigheder maa komme til en anden Anskuelse. Det vil være yderst uheldigt, om vi paa dette Punkt fulgte den Vej, Tyskland har anvist, nemlig at forhindre Landets Borgere i at rejse i Udlandet. Det vil uvægerligt give Bagslag, og blandt de Erhverv, det vil ramme, er ogsaa Skibsfarten. Naar vi ser paa, hvordan det danske Turistvæsen i Løbet af de sidste Aar har hævdet sig smukt, hvordan især de store »Cruises« hertil har bragt Penge til Landet, vil det være dobbelt uheldigt, hvis man nu søger at bremse danske Borgere, der vil bruge egne Penge paa Rejser i Udlandet. Vi kan ganske let isolere os — det er den mindste Kunst. Men skal alt, hvad der hedder udenlandsk Forbindelse ikke dø hen, skal vi ikke blive som en lille Ø i Havet, hvortil der ikke naar noget, og hvorfra intel udgaar, da maa vi med største Betænkelighed overveje ethvert Skridt, der viser Vejen henimod en Isolering. Danmark maa have Forbindelse med Udlandet — det kan ikke nytte at tro, at vi er os selv nok. Vi kan ikke leve af at barbære hverandre — vi kan ikke leve af at nyde vore egne Skønheder — vi maa ikke lukke os selv inde. For i det selv samme Øjeblik lukker vi os selv ude.

De 50 Millioner Kroner paastaas at gaa »hovedsagelig til velhavende Familiers Forlystelser paa Udlandets mondæne Samlingssteder«.

Mon dette nu ogsaa er rigtigt? Der er dog vel ingen, der tror, at nogle faa danske Velhavere kan lægge 50 Millioner Kroner aarlig i Udlandet? Nej, det er her, som overalt, hvor Forbruget har et Omfang, der er værd at tale om, de mange, der betyder noget, og derfor vil en effektiv Rationering paa dette Omraade sætte sig mærkbare Spor i alle Befolkningens Lag, hvor Rejselysten og Kundskabstørsten hvert Aar lokker store Skarer til Udlandet. Den vil tillige føles som en altfor skrigende Urimelighed ikke mindst paa Baggrund af det stedse stigende Antal Repræsentationsrejser, som Politikere og Embedsmænd nu foretager til Udlandet. Det maa derfor haabes, at vi bliver sparet for et nyt Initiativ paa dette Omraade.

BELGISKE HAVNEPROBLEMER

Nordisk Skibsrederforening har i et Cirkulære beskæftiget sig med Losseprisen i de belgiske Havne og kommer her ind paa forskellige Problemer.

Forholdet var det, at da Arbejdslønningerne i belgiske Havne blev forhøjet efter Strejken i Sommer, forsøgte en Del Modtagere, som i Følge Certepartiet skulde overtage Losningen til fast aftalt Pris, at forhøje Lossepengene med Henvielse til de forhøjede Arbejdslønninger.

I de Tilfælde, hvor Certepartiet indeholdt en Bestemmelse om, at Rederiet skal benytte Befragternes eller Modtagernes Stevedor til en bestemt fast Pris, som er nævnt i Certepartiet, anser Nordisk Skibsrederforening det for udelukket, at Rederiet kan være forpligtet til at betale mere end denne Pris, selv om Arbejdslønnen er steget. Foreningen har taget en saadan Sag op ved Retten og venter, at der snart vil foreligge Dom.

Ogsaa i de Tilfælde, hvor der er paahæftet Certepartiet en Strimmel, hvori staar anført, at den Mægler, Skibet er henvist til paa Lossepladsen, vil udføre Losningen til bestemt angivne Priser, anser man Mæglerne for at være forpligtet til at besørge Losningen udført for denne Pris, ganske bortset fra, at Arbejdslønnen i Mellemtiden er steget.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Den czechoslovakiske Zone i Hamborgs Havn

Der sker ikke nogen Ændring i Arrangementet mellem Czechoslovakiet og Tyskland angaaende den czechoslovakiske Frihavnszone i Hamborgs Havn eller den czechoslovakiske Besejling af Elben. Aftalen mellem de to Lande om den czechoslovakiske Frihavnszone støtter sig som bekendt ikke alene paa Bestemmelserne i Versailles-Traktaten, men navnlig paa en særlig Aftale, der er blevet truffet ved en Traktat afsluttet imellem de to Lande i 1929. Kontrakten har Gyldighed i 99 Aar, men der kan ske Ændringer i den hvert 10. Aar. Det er sandsynligt, at Henviisningen til Versailles-Traktaten vil blive strøget, naar den første ti-aurige Periode er udløbet, altsaa i 1939, men ellers venter man ingen Ændringer, da Traktaten er lige saa meget i Tysklands som i Czechoslovaikiets Interesse. Saavidt man kan se gaar ca. 40 pCt. af Czechoslovaikiets Export og Import over Elben og Hamborg.

Det czechoslovakiske Havneomraade i Hamborgs Frihavn er lejlet, men udenfor Hamborgs Frihavn er der købt et Landareal som Hjelpehavn for den czechoslovakiske Flodtrafik.

Iøvrigt har Czechoslovakiet til stor Glæde for de hamborgske Myndigheder investeret ikke faa Penge i Nybygningsforanstaltninger i den czechoslovakiske Frihavnszone i Hamborgs Havn.

Polens Kulekspert i Oktober Maaned 1936

Tallene for de fra Polen i Oktober Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande er:

	I 1000 Tons
Østrig	77
Ungarn	3
Czechoslovakiet	3
Tyskland	4
Sverige	230
Norge	32
Danmark	32
Island	6
Finland	51
Lettland	9
Frankrig	106
Belgien	56
Holland	11
Schweiz	11
Italien	54
Juogslavien	3
Rumænien	7
Grækenland	2
Malta	8
Spanien	5
Portugal	2
Algier	5
Egypten	2
Argentina	25
Bunkerkul	65
Ialt	805
Danzig	38
Ialt	843

Vareomsætningen over Danzigs Havn i September Maaned 1936

Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i September Maaned 1936 var følgende:

	Indførsel		Udførsel	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Frembringelser af vegetabil Oprindelse.....	2,787,2	1,040,436	112,368,1	14,473,581
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse.....	5,331,7	1,695,767	206,5	371,119
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse.....	41,683,1	1,199,759	196,987,1	3,201,734
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabil og animalsk Oprindelse	382,6	240,029	0,5	475
5. Næringsmidler og Tobak	360,5	313,206	1,955,4	590,862
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser	1,888,6	553,588	15,078,5	1,345,166
7. Læder, Pels- og Lædervarer	16,8	115,687	14,1	57,610
8. Raastoffer til Tekstilvarer og Frembringelser deraf..	167,6	507,265	166,9	287,968
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf	189,1	428,826	0,9	1,627
10. Træ og Trævarer	261,7	106,246	99,222,7	8,219,211
11. Papir og Frembringelser deraf	646,5	124,692	563,5	178,716
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser	30,3	10,308	38,0	71,157
13. Metaller og Frembringelser deraf	2,306,9	1,016,276	6,594,5	1,491,829
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier	100,8	346,430	192,9	240,791
15. Transportmidler	26,8	77,910	0,1	45
16. Vægte, Præcisionsværktøj, Instrumenter og Apparater, optisk Værktøj, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstr.	2,0	15,930	0,1	1,220
17. Vaaben og Ammunition	—	—	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler	—	—	0,4	4,266
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner	0,1	150	—	—
20. Kunstværker og Museumsgenstande	—	—	—	—
21. Andet	—	—	—	114,250
Ialt	56,182,3	7,792,445	433,390,2	30,651,627

Skibsfarten paa den sovjetrussiske Ishavskyst i 1936

Som bekendt er der fra Sovjetunionens Side udført og gøres stadig et meget stort Arbejde og ofres store Summer for at muliggøre en regelmæssig Besejling af de sovjetrussiske arktiske Farvande.

De sovjetrussiske arktiske Omraader er uhyre, og med en arktisk Kystlængde paa over 30.000 km er Arbejderne her af meget stor Betydning. Siden Aar 1917 har man stadig udvidet Undersøgelserne og fra Aar 1929 har Arbejdet været ledet systematisk af den bekendte Ekspert, Professor C. J. Schmidt. Arbejdet har i første Linie drejet sig om Etablering af en Skibsroute. Ruten fra Leningrad til Vladivostok ad den sydlige Vej gennem det indiske Ocean er 12.705 Sømil lang, medens Afstanden ved Benyttelse af den nordlige Rute reduceres til 8.385 Sømil, og det er i Betragtning heraf, at Administrationen for den nordlige Rute har sat meget ind ogsaa paa den tekniske Udrustning af Ruten. I Løbet af de sidste 5—6 Aar er Antallet af Radiostationer her steget fra een til 55, Flyvestationer er oprettet langs hele Ruten, og der er skabt en stor Flaade af Isbrydere. Virkefeltet for Administrationen af den nordlige Rute strækker sig fra 62° nordlig Bredde nordover og omfatter et Territorium paa 5.967.000 kv. km. Det er beboet af en Befolkning paa 218.000 Personer, hvoraf de 102.000 er indfødte.

I indeværende Aar har Skibsruuten været besejlet af 160 Skibe mod ca. 100 Skibe i 1935. Under den nu afsluttede Navigationsperiode er der blevet befordret 271.000 Tons Gods eller 18 pCt. mere end i 1935. Navigationsplanen for 1936 er bleven opfyldt med 101,3 pCt. eller 126 pCt. i Forhold til 1935. Befolkningen af Ishavskysten og -øerne er der bleven tilført Varer for ca. 135 Millioner Rubler.

Ad Floderne er der fra det indre Sibirien bleven ført ca. 160.000 Tons Gods ud til Kysten, d. v. s. 27,2 pCt. mere end i 1935. Planen for Godstransporten ad Flodvejene i 1936 er dog grundet paa usædvanlig vanskelige Isforhold kun bleven opfyldt med 82 pCt.

Som sædvanlig her Flyvningen spillet en væsentlig Rolle i det gode Resultat af Besejlingen af Ishavskysten. De forskellige langs Kysten beliggende Flyvestationer har opretholdt en udmærket Rekognosceringstjeneste, takket være hvilken det trods særlig vanskelige Isforhold lykkedes at gennemføre Sejladsen. Samtidig er der ad Luftvejen bleven transporteret 5.400 Passagerer og 900 Tons Gods mod henholdsvis 2500 Passagerer og 116 Tons Gods i 1935. Den samlede Flyvetid udgør 12.900 Timer, og der er bleven tilbagelagt 2.238.000 Kilometer.

Skibsfarten paa Leningrad Havn under

Sommernavigationen 1936

Siden Sommernavigationens Aabning den 1. Maj iaar er Leningrad Havn bleven anløbet af ca. 1400 Skibe, et betydeligt mindre Antal end i samme Tidsrum sidste Aar.

Ekspeditionen har med faa Undtagelser været god, og de fleste Skibe, saavel sovjetrussiske som udenlandske er bleven udloset og tillastet før Terminudløb, hvorved Afskiberne har indtjent 262.250 Rubler i Dispatch.

Sejladsen paa Leningrad vil formentlig iaar ligesom sidste Aar blive lukket den 15. December for indgaende og den 25.—31. December for udgaende Skibe.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i August androg 72,173,2 t. til en Værdi af 6,868,155 G. Udførslen 399,010,6 t. til en Værdi af 26,610,596 G.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 1100 t. Ris, c. 500 t. Sild, c. 25,200 t. Erts, c. 11,700 t. Kul, c. 1900 t. Koks, c. 1700 t. Tjære, c. 1400 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 10,700 t. Hvede, c. 25,000 t. Rug, c. 49,100 t. Byg, c. 6800 t. Havre, c. 2000 t. Bælgrugter, c. 1608 t. Sædfrø, c. 16,400 t. Mel, c. 186,700 t. Kul, c. 8500 t. Koks, c. 2800 t. Ammoniak, c. 10,800 t. Gødningstof, c. 99,200 t. Træ, c. 4300 t. Jern og Staal, c. 1800 t. Metalvarer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Over Atlanten«

Har De Slægtninge i Amerika — eller har De været i Amerika —?

Har De blot een Gang gjort Turen over Atlanten som Udvandrer eller som Turist, — da vil De have Interesse for det store, nye Værk, skrevet af Redaktør Aage Heineberg: »Over Atlanten. Fra og til Danmark gennem Tiderne«, som i Gaar er udkommet paa J. D. Qvist & Komp.s Forlag.

Ved De, at næsten ½ Million Mennesker i Tidens Løb er udvandret fra Danmark til Amerika —

Ved De, at Danmark i 55 Aar opretholdt en Atlanterhavslinie, hvis spændende Historie først nu skrives?

Om Udvandrerne, om Skibene, om Livet om Bord, om Begivenhederne, muntre og triste, som de forefaldt, fortælles der i denne Bog.

Den begynder med at give en Skildring af de første danske Udvandrere, der sammen med Hollænderne grundlagde det senere New York, fortæller om Jens Munks og Jonas Bronchs Bedrifter, fortæller om Den brogede Ko — den første danske Atlanterhavsbaad —, om Stolemager Dessau, der søgte at sætte den første Amerikalinie i Gang fra Danmark, om Rasmus Sørensen, der var Pionér som Udvandringsagent, om alle de Tusinde, der i de følgende Aar udvandrede, om Thingvalla Linien, det første danske Emigrant-Rederi, om Livet om Bord paa Hekla, Geiser og Thingvalla, om Geisers og Thingvallas Sammenstød, om Kaptajn Laubs Helledaad, om Danmarks Forlis, om de danske Emigranter, der arbejder sig frem i Amerika, om Thingvalla Liniens Skæbne, videre om Skandinavien Amerika Linien, om United States, Hellig Olav og Oscar II, om Rejserne over og tilbage til Danmark, om de mange stovte og gode Kaptajner, om Passagererne, om Liv og Forhold om Bord, om den mærkelige A. E. Johnson i New York, der skabte Linien en stor Succes, om Nordmændene, Svenskerne og Randstat-Passagererne, om Norges Forlis i Atlanterhavet, om den hellemodige Frk. Laura Petersen, om Kampen for at opretholde Linien, om Birma Planen, der skulde forene de tre nordiske Lande, om Dr. Cooks eventyrlige Rejse, om Frederik VIII, det nye »Kongeskib«, og saa følger Krigens Tid, Fords Fredsdelegation, Udvandring til Kanada, Kampen om at holde Linien, skønt Amerika spærrede for Indvandringen, om Brodersamfundets og de andre dansk-amerikanske Foreningers Rejser til Danmark, om Studentersangernes Rejse til Amerika, om de sidste Aar, da det saa ud til, at Linien ikke kunde reddes, om Juleskibene, om den sidste Færd, om Rebild, om Drømmen om Danmark, der afløste Drømmen om Eventyret — all det vil De læse om i »Over Atlanten«. Bogen er paa ca. 350 Sider og ca. 150 Illustrationer paa fineste krideret Papir, et Pragtværk, som enhver, der har Interesse for Amerika, for Dansk-Amerikanerne, for Atlanterhavsfarten og Skibsfarten i sin Helhed, bør eje.

Bogen henvender sig til alle, der har Tilknytning til Amerika, Dansk Amerikanere og hjemmевærende Danske, som har foretaget Turen over Atlanten eller paa en eller anden Maade er knyttet til danske Emigranter. Det skulde ikke mindst være en Bog til dansk Ungdom, fortælle den om en Indsats, som tidligere Generationer har udført til Gavn for deres gamle Land, det Land, de aldrig glemte, som de var udgaaet fra og længtes tilbage mod, hvordan saa end deres Kaar blev derovre i det fjerne Amerika.

Guld Klausulerne

Handelsministeren fremsatte i Fredags Lovforslaget om Guld Klausulerne, hvilket vil sige, at man lager Guldranden af de guldrandede Obligationer med mere og betaler med Papir.

Flensborgs Handelsflaade

I »Hansa«, det officielle tyske Søfartsblad, findes en længere Redegørelse i det sidste Nummer om den flensborgske Handelsflaade. Dens Stilling indtil Verdenskrigen var den, at Flensborg havde den største Handelsflaade i Prøjsen, og Byen i det daværende tyske Rige indtog da Trediepladsen efter Hansestæderne Bremen og Hamborg, hvad angaar Handelsflaadens Størrelse. Største Delen af Flaaden, der bestod af 67 Fragtdampere med 163,551 Tons, gik tabt i og efter Krigen. Det lykkedes de flensborgske Rederier indtil 1928 ved Nybygninger og Køb at bringe Flaaden op paa 51 Fragtdampere med 171,425 Tons. Denne Opgang muliggjordes kun ved Hjælp af store udenlandske Laan, der ved den økonomiske Kri- ses Udbrud blev skæbnesvanger for Rederierne. De blev tvunget til at sælge eller hugge Skibene op, og saaledes

formindskedes den flensborgske Handelsflaade indtil 1928 til 28 Skibe med 80,662 Tons.

Det drejer sig om Skibe med en gennemsnitlig Alder af 22 Aar. Trods denne Formindskelse blev Rederierne dog stadig ved med at være stærkt forældede, og i Dag ejer de flensborgske Rederier kun 16 Dampere med 46,825 Tons. Flensborgs Handelsflaade er altsaa, hvad Antallet af Fartøjer angaar, skrumpet ind til en Trediedel, og hvad Tonnagen angaar, til en Fjerdedel af Mængden i 1929.

Denne Udvikling vil fortsættes, uden at den lader sig standse, saafremt det ikke lykkes at faa skabt Erstatning for de forældede Skibe. Som foreldet betragtes de Skibe, der er bygget før 1914. Det drejer sig om 10 Skibe med ialt 32,580 Tons, nemlig: De seks Efterkrigs-Skibe har endnu en Levedygtighed paa 20 Aar, medens de 10 Førkrigs-Skibe kun ved store Reparations-Omkøstninger kan holdes gaende i ca. 5 Aar.

Hvis det ikke lykkes at forny Skibene fra før Krigen i de nærmeste Aar, vil yderligere 5 Rederier med to Trediedele af de Skibe, der endnu forefindes, bukke under, saaledes at der kun ville blive 4 Rederier med ialt 14,330 Tons tilbage. Flensborgs Rederier vilde saa være naaet ned paa en Tolvtedel af Stillingen i 1929 og dermed være naaet ned til Betydningsløshed. Det synes uomgængeligt nødvendigt, hvis Byen skal hævde sig som en Søfartsby, at den gamle Trampflaade fornyes.

Varberg Havn

I Varberg Havn er den ca. 70 Meter lange Kaj paa N.V.-Siden af den østlige Pier under Ombygning. Arbejdet regnes at ville vare 4 Maaneder. Skibe maa i dette Tidrum ikke forløje ved Kajen uden særlig Tilladelse. Efter Mørkets Frembrud er Arbejdspladsen afmærket med en rød Lanterne.

»Salholm« solgt

Øreundsselskabets Dampet »Salholm«, der et Aars Tid har været oplagt, er solgt til Letland. »Salholm« er bygget i 1882 ved Lindholms Værft i Gøteborg, og har ikke været i Fart siden Sommeren 1935.

Overtrædelse af Sømandsloven

Styrmund Rasmus Poulsen-Klemmensens af Nordby paa Samsø modtog forleden i Sø- og Handelsretten en Bøde paa 100 Kr., subsidiært 10 Dages Hefte, for Overtrædelse af Sømandslovens Prgf. 84 i Anledning af, at han havde udvist Pligtforsømmelse og Uagtsomhed ved s.s. »Susaa«s Forlis ved Canadas Østkyst den 12. November 1933.

Den franske Boykot af amerikanske Skibe

De franske Havnearbejderes Vægning ved at losse amerikanske Skibe truer med at faa en ugunstig Indvirkning paa Handelsforholdet mellem de to Lande. Præsidenten for det amerikanske Rederiforbund, Baker, har anmodet de franske Redere om at gøre alt for at faa de franske Havnearbejderes Boykot af amerikanske Skibe hævet, da en Standsning af Samhandelen kunde forstyrre det venskabelige Forhold mellem de to Lande.

Norsk Dampet med Krigsmateriel

Den norske Dampet »Lynghaud«, som er lastet med Krigsmateriel til Vera Cruz i Mexico, har forladt Marseilles Havn og har kastet Anker ved Estaque, en Havn i Nærheden af Marseille. Det vides ikke, naar Skibet vil stikke til Søs.

»Wuppertal«s første Rejse

Det første af de paa Hamburg-Amerika Liniens Nybygningsprogram færdigbyggede Skibe »Wuppertal« forlod 28. November Hamburgs Havn og afgik over Bremen, Rotterdam, Antwerpen til Australien. »Wuppertal« — der er paa 7400 BRT. — faar adskillige Passagerkahytter.

Et nyt engelsk hurtiggaaende Skib til Australien

For kort Tid siden gjorde det paa Cammel Lairds Værft paa Clyde byggede Motorskib »Melbourne Star« sin Prøvetur og opnaaede derved en Fart paa 20 Knob.

Stabelafløbning i den engelske Radio

Den 1. December doble Fru Geddés, Orientliniens Direktørs Fru, det i Barrow-in-Furness byggede Skib »Orca«s, og hele Stabelafløbningen og Daabshandlingen blev gengivet i den engelske Radio. Paa Programmet stod: »Et Skib bliver døbt«, og Udsendelsen blev fulgt med megen

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Den forløbne Uge har været rig paa Begivenheder paa Fragtmarkedet. Som vi gentagne Gange i disse Spalter har omtalt, var det at forudse, at Strejke-situationen paa Pacific-Kysten før eller senere vilde medføre en akut Tonnagemangel paa Østens Markeder. Det kom derfor heller ikke som nogen stor Overraskelse, da det i Lørdags blev rapporteret, at flere Baade var sluttet for Soyabønner fra Dalny til Europa til stærkt stigende Rater, der foreløbig har kulmineret med Afslutning af en sidste Halvdel December-Baad til 35/-. Denne Opgang forplantede sig naturligtvis straks til de andre til Stillehavet grænsende Markeder, og i Begyndelsen af indeværende Uge er der paa forskellige af disse Markeder sluttet til nye Rekordrater.

Den øjeblikkelige Stilling er nærmest afventende, og paa mange Markeder klager Befragterne over, at det er vanskeligt at faa Tonnagen frem, specielt for senere Positioner, idet Rederne holder sig tilbage i Haab om endnu højere Rater. Som Tonnagefordelingen i Øjeblikket er, og under Hensyn til den godt fordelte Efterspørgsel, synes Redernes Opfattelse af Situationen ogsaa at være rigtig, og der er Grund til at tro, at det forbedrede Rateniveau kan opretholdes, ogsaa for senere Lastning.

Som det vil fremgaa af ovenstaaende, er det for en Gangs Skyld ikke River Plate-Markedet, der har taget Tøten, selv om ogsaa dette Marked har været jævnt aktivt og har betalt pæne Tillæg til Minimalraterne, men det var dog først efter Sligningen paa Østens Markeder, at River Plate-Eksportørerne for Alvor viste Interesse for Tonnage til de højere Rater, Rederne forlangte. I Øjeblikket ligger Rateniveauet til europæiske Destinationer mellem 3/- og 4/6d. over Minimalraterne, afhængig af Position og Størrelse. Det er som næsten altid prompte Positioner, der betales bedst. Til Destinationer uden for Minimalrangen synes Efterspørgslen at være noget afsvækket for Last til Slaterne, men en Række Baade er dog sluttet til Europa med Nordamerikanske Losseoptioner, ligesom der kan slutes fra Up River med Ankomst til St. Lawrence per første aabne Vande næste Aar til omkring 25/- for Majs. Linsæd fra Rosario til Boston/Galveston Range indikerer omkring 26/-, men denne Rate kan antagelig forbedres en Del. Der er ogsaa Efterspørgsel efter Tonnage saavel til Nordpacific, for hvilken Forretning Befragterne indikerer 23/- som til Japan til 22/-, men ogsaa for disse Lasters Vedkommende kan der sikkert gøres noget mere.

Det andet vigtige Kornmarked, Australien, har været meget aktivt, og i Mandags sluttedes en 7500 Tonner for Januar Lastning fra Sydaustralien til 10/3d. over Minimalraten, hvilket foreløbig er Rekord. En Række Baade er sluttet for senere Positioner til Rater varierende mellem 6/- og 8/6d. over Minimalraten, afhængig af Position.

De øvrige Kornmarkeder har ikke været meget bevendte. Montreal har ganske vist taget forskellige Baade til U.K. Continent og Vestitalien paa Basis af Minimalraten, men det synes dog som om flere Baade maa forlade dette Marked i Ballast. Fra Vancouver noteres forskellige tentative Ordre til U.K., men Rate, der noteres herfor, omkring 24/-, synes at være helt uden Interesse for Rederierne. Donau er livløs, men der slutes en enkelt Baad fra Constanza til Continentet til 16/-. Sydafrika viser ingen Interesse for Majs-tonnage, men fra Kilindini kan stadig gøres Linsæd til U.K. Der er sluttet saadan Forretning til 26/-, men Befragterne maa antagelig for den næste Baad betale noget mere. Endvidere noteres der ligeledes

fra Kilindini forskellige Majsordrer til St. Lawrence Marts/April Lastning.

Det nordamerikanske Marked synes ikke rigtigt at ville følge med i Udviklingen. Scrapjern slutes stadigvæk til Europa til 16/-, og til Vestitalien til omkring \$4.75, men derudover er Markedet praktisk lalt blottet for Ordre. Sukker fra Cuba er sluttet til 17/- til U.K. for December Lastning, men Befragterne synes ikke at være villige til at betale denne Rate for Januar, og i Øjeblikket er Stillingen nærmest den, at hverken Befragterne eller Rederne har Lyst til at operere. Redernes Position synes dog at være den stærkeste, idet de har en Række gode Markeder at falde tilbage paa.

Fra Sydamerikas Vestkyst viser Nitratbefragterne kun Interesse for Tonnage paa Timecharterbasis, og paa U.S. Pacifickysten er der stadig Strejke, saa al Befragtningsvirksomhed er praktisk talt indstillet for dette Markeds Vedkommende. Br. Columbia har faaet 2—3 Baade af spansk Nationalitet for fio. Forretning til Europa til den bemærkelsesværdige lave Rate af 25/6d. Intercoastal Lumber er sluttet fra Br. Columbia til omkring \$11.00, hvilket er en Forbedring paa omkring \$1.00 i Forhold til de sidste effektuerede Slutninger.

Forholdene paa Soyabønemarkedet har vi omtalt i Indledningen. Der er stadig Efterspørgsel efter Januar/Februar Tonnage til omkring 35/-, men der er kun faa disponible Skibe, og helt udelukket er det ikke, at det skal lykkes Rederne at faa Raten yderligere i Vejret.

Saigonris indikerer 36/3d. til Frankrig for Januar/Februar/Marts Lastning. Rangoon har faaet Tonnage til Holland direkte til 33/6d. og Madraskysten har taget en Række Baade til mellem 35/ og 37/6d. Sukker fra Java til U.K. eller Holland indikerer 30/- for Maj/Juni/Juli Lastning. Bombay har betalt 34/- for Kærner til Hull eller London.

De europæiske Markeder er stadig tilferdsstillende. Der er naturligvis kun faa Trælastordrer tilbage for prompt Lastning, men der er allerede sluttet en Del for Lastning pr. fow. næste Aar til de forhøjede Minimumsrater. Middelhavsmarkederne er jævnt aktive. Erts og Fosforraterne er nærmest uforandrede, selv om Tendensen er fastere. Fra Alexandria er sluttet flere Baade til U.K. Højest betalte Rate var 15/- til Hull direkte. Sortehavet viser Interesse for Erts til Slaterne og 8000 Tonner rapporteres sluttet for saadan Forretning til 20/-, hvilket ogsaa er Rekord. Pigiron til Japan indikerer 20/- for 7000 Ts. Last.

Timechartermarkedet maa naturligvis følge med i Udviklingen. En lang Række Certepartier er sluttede i den forløbne Uge til meget faste Rater. Af repræ-

Havnemester.

Stillingen som saadan vil blive ledig den 1. Maj 1937 ved Aarhus Havnevesen og ønskes besat med en Mand med Skibsførerbevis, som har flere Aars Erfaring som Officer i større Skibe i oversøisk Fart og godt Kendskab til fremmede Sprog — særlig Tysk og Engelsk.

Stillingen lønnes efter det kommunale Tjenestemand-Regulativs 3. Lønklasse — for Tiden 5,100 Kr. aarlig, stigende med 400 Kr. hvert 3. Aar til 6,300 Kr. + Reguleringstillæg, for Tiden 648 Kr. aarlig. Den er, hvis fast Ansættelse opnaas efter et Aars Prøvetid, forbundet med Pensionsret efter de i »Pensions-Regulativ for Aarhus Kommunes og Aarhus Havns Tjenestemænd og faste Arbejdere» fastsatte Regler.

Ansøgninger, som skal indeholde Levnedeskrivelse og Oplysninger om Sejlads, stiles til Byraadet og indsendes (bilagt bekræftede Afskrifter af Eksamensbeviser og Anbefalinger) til Havneudvalget senest den 15. Januar 1937.

AARHUS HAVNEUDVALG, November 1936.

sentative Slutninger skal nævnes, 8300 Tonner Diesel, Levering og Tilbagelevering denne Side, 12 Maaneder, \$1.35. 7500 Ts. Dampere, Levering Golfen, via North Pacific, Tilbagelevering U.K./Cont., 5/1 1/2d. — I Vestindiafarten ligger Værdien omkring \$1.35 for 3/4 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. — For 5000 Tonner, Levering og Tilbagelevering denne Side bydes idag \$1.20 for 6 Maaneder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

PORTSAT FRA SIDE 532

Interesse. Det vil sikkert være en Opgave for den danske Radio ogsaa at gengive en saadan Stabelafløbning fra et af vore Værfter.

Nye japanske Skibsbygningsplaner

Osaka Shosen Kaisha har i Sinde at udvide sin Trafik paa Sydamerika gennem Bygningen af fire Skibe paa 12,200 Tons med en Rekord-Hastighed af 21 Knob og en Gennemsnits-Hastighed af 21 Knob. Osaka Shosen vil med disse hurtiggaende Skibe forkorte Rejsen fra Kabu til Rio de Janeiro fra 43 til 34 Dage. Det vil sandsynligvis blive overdraget Mitsushi-Værftet i Nagasaki at bygge Skibene, og Afleveringen skal finde Sted i Januar 1939.

Femmaster som svømmende Kabaret

Amerikanerne finder stadig paa noget nyt. Nu har de fundet paa at forandre den i 1917 i Victoria byggede femmastet Skonnert »Laurel«, der i de sidste Aar har været Hvalfanger, til en svømmende Kabaret; det vil sige, man har indrettet Skibet til Luksustrip og har indrettet stortilet Restaurant, Dansesal, Klublokaler og Kabaret om Bord, altsammen for rige Amerikanere, der vil have Tiden til at gaa paa en behagelig Maade.

Estlands Handelsflaade forøget

I Løbet af indeværende Aar er Estlands Tonnage blevet forøget med 29 Skibe med ialt 23,950 BRT., deraf 20 Dampere med 20,248 BRT. I den samme Tid — indtil 1. November — har Tonnagen afgivet 17 Skibe med 5,331 BRT. (deriblandt 4 Dampere med 3,622 BRT.) saaledes at der er Tale om en Nettofremskridt paa 12 Skibe med 18,619 BRT.

Havnetrafik i Alexandria fra Juni til Oktober

Fra 1. Januar til 31. Oktober 1936 har 2081 Handelskibe og Petroleumstankskibe med ialt 4,83 Mill. NRT. anløbet Alexandrias Havn, imod 2064 Skibe med 5,04 Mill. NRT. i det samme Tidsrum i Fjor. For de forskellige Lande fordeler de sig saaledes:

	Skibe	NRT.
England	562	1,253,861
Italien	270	838,790
Frankrig	290	564,352
U. S. A.	87	459,659
Grækenland	274	329,412
Ægypten	188	262,350
Tyskland	101	206,965

Kalkuttas Ind- og Udførsel

I Tiden fra 1. April til 30. Juli i Aar var Tallene for Kalkuttas Ind- og Udførsel følgende: Indførsel: Salt 199,078 Tons, Petroleum 132,475 Tons, Tekstilvarer 28,934 Tons, Træ 29,323 Tons, Maskiner 29,090 Tons, Staal 27,852 Tons. Udførsel: Kul 810,099 Tons, Gummi 332,685 Tons, Jute 332,685 Tons, Manganerts 86,479 Tons, Te 17,119 Tons, Ris 38,158 Tons.

Skoleskibsfest i Stockholm

I Mandags fyldte »Abraham Rydbergs Stiftelse til Uddannelse af dygtige Søfolk« 90 Aar.

Abraham Rydberg, hvis Gave til Skibsfarten saaledes mindes, var i sin Levetid Grosserer og Skibsreder i Stockholm. Han efterlod sig ved sin Død, 1845, et Testamente, hvorefter Størstedelen af hans efterladte Formue skulde bruges, dels til Bygning af et tidssvarende Hotel i Stockholm, dels til Uddannelse af Søfolk.

Abraham Rydbergs Stiftelse har i Tidens Løb drevet en Række af Skoleskibe, der har baaret Abraham Rydbergs Navn. Den nuværende Storsejler »Abraham Rydberg« deltager med Elever i Kornfarten og er i Øjeblikket paa Vej til Australien.

»Joseph Conrad«

Fuldriggeren »Joseph Conrad« er af sin hidtidige engelske Ejer, Mr. Alan J. Veliers, solgt til Amerika.

Det er en Oplysning, der ikke mindst har Interesse for

Danske, idet »Joseph Conrad« er vor egen gamle »Georg Stage«. »Joseph Conrad«, der er paa 203 Brutto Tons, blev bygget i København 1882 hos Burmeister & Wain som dansk Skoleskib. I 1934 blev Skibet solgt til den engelske Forfatter og »Skipper« Mr. Villiers, og det var hans — nu gennemførte — Plan at gaa ud med det paa et 2-Aars Krydstogt. Han forlod Harwich med »Joseph Conrad« 22. Oktober 1934 og besøgte adskillige Havne, New York, Rio de Janeiro, Table Bay, Singapore, Sydney og Tahiti. Den vendte tilbage til New York den 16. Oktober i Aar. Den gamle Tremaster, som alle danske Georg Stage Drengene tænker tilbage paa med ublandet Glæde, skal altsaa nu gaa over paa nye Hænder. Hvorvidt Mr. Veliers har faaet skrevet en ny Bog om Livet til Søs, mens han var paa Langtur med »Joseph Conrad«, forlyder der intet om, men et nyt Kapitel i den gamle Georg Stages glørværdige Historie er skrevet med Krydstogtet i Stillehavet.

Kæmpebrand i Sundkrogen

Lordag Eftermiddag udbrød der en voldsom Brand i Sundkrogen. Den opstod i Københavns Yacht- og Motorbaads-Værft fra en Gryde Tjære, der kogte over. Ilden brente sig med rivende Hast i det letfængelige Materiale og forplantede sig til Danske Studenters Roklubs Hus. Brandvæsenet mødte med stor Udrykning, og fra Søsiden blev Ilden bekæmpet af Havnevæsenets »Grane«. En Smedie blev ogsaa Flammernes Bytte, og desuden blev en Del af Helgolandsværftet lagt øde. Paa Yacht- og Motorbaads-Værftet blev et halvt Hundrede, oplagte Lystbaade hell eller delvis ødelagte. Mellem disse var Kongens Baad »Rita«.

Den samlede Forsikringssum paa de skadelidte Virksomheder eller Huse andrager 800,000 Kr., og den samlede Skade, der er konstateret ved Branden, er 500,000—600,000 Kr.

Dampere sejlet i Sænk

Dampere »Tempo« af København har ud for Halle Barre ved Sjællands Rev sejlet Dampere »Ally« af Aalborg i Sænk. »Ally«s Besætning, ialt 7 Mand, gik i Baadene og blev optaget af »Tempo«.

»Frida« paa Prøvetur fra Helsingør

Fra Skibsværftet i Helsingør var der i Onsdags Provetur paa den fjerde af de moderne, ventilerede Lastdampere paa 2900 Tons dw, som J. Lauritzens Rederi i Aar har ladet bygge paa Værftet, Dampere »Frida«. De tre foregaaende af denne Type: »Marna«, »Sessa« og »Laila« er sat i Fart i Løbet af Sommeren, den femte bliver Dampere »Helga«, der skal være færdig i Firaaret 1937.

Den nye Dampere »Frida« er saaledes indrettet, at den kan bruges i den almindelige Trælastfart og i Frugtarten, idet dens Lastrum er forsynet med et særligt effektivt elektrisk Ventilationssystem. Skibet er 290 Fod langt, 41-6 bredt, 18-9 dybt. Fremdrivningsmaskineriet er en Helsingør Turbo-Compound Maskine Type H 9½, bestaaende af en Stempeldampmaskine med to Højtryks- og 2 Lavtryks-cylindre, kombineret med en Spildedamp-turbine af Helsingørs patenterede System. Maskineriet udvikler ialt 1750 HK og er i Stand til at give Skibet en Fart af 12½ Knob.

Reparationen af »Welsh City«

Den 10,000 Tons store engelske Dampere »Welsh City«, som ved Strandingen paa Vestsiden af Saltholm fik meget betydelig Bundskade, staar nu i Dok hos Burmeister & Wain. Et løseligt Skøn over Reparationsomkostningerne har givet til Resultat, at de bliver paa 250,000 Kr.

Landbrugseksperten

Det statistiske Departements Opgørelse over Eksperten af danske Landbrugsprodukter i Ugen fra den 16. til den 22. November viser en Nedgang i Smørudførselen fra 2,907,000 kg i den foregaaende Uge til 2,439,800 kg. Æg-eksporten er 1,133,200 Snes. Af Bacon er der udført 3,146,300 kg, Oksekød 265,400 kg.

Træimporten skæres yderligere ned

Der forestaar en radikal Omlægning af Tildelingsgrundlaget for næste Aars Valutabevillinger til Import af Træ: Trælasthandlerne har fra deres Organisation modtaget et Cirkulære med Meddelelse om, at man med Valutakontoret var enedes om et nyt Grundlag til Beregning af Valutatildelingerne, nemlig et Gennemsnit af det anerkendte Importtal for 1931, Bevillingsforbruget for 1931 + 10 pCt. samt Bevillingsforbruget i 1935 + 20 pCt.

Ø. K.s Motorskib »Europa« til Stockholm

Østasiatisk Kompagnis Motorskib »Europa«, der sammen med »Canada« og »Amerika« og flere andre af Kompagniets store Motorskibe gaar i fast Rute-fart mellem København og Havnene paa den nordamerikanske Pacifickyst, afgik fra Kbhvn. til Stockholm Mandag Morgen. Direktør i Kompagniet Prins Axel følger med Skibet.

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.: »Hude«, Svendborg.

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAKTNING
SAXKJØBING
DANMARK
TELEFON Nr. 134 & 802 TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“

A. E. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG
TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

SKIVE

AAGE BERING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE
TELEFON: 386 & 786 TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle
TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Krigsrisikoen i spanske Havne

Forandringerne i de udenlandske politiske Forhold giver sig Udtryk i den Revision af Præmierne for Forsikring mod Krig, Strejker, Oprør og borgerlige Uroligheder, som de engelske Sø-Assurandører's Tarifikomité foretog i Mandags, skriver »Times«. Hidtil har Præmien for Varer afsendt fra Spanien, spansk Marokko og de baleariske Øer været 15 sh. pr. Lstr. 100 for Varer. Præmien for Afskibninger fra andre spanske Besiddelser var 2 sh. 6 d. pr. Lstr. 100. For rekommanderede Forsendelser blev Præmien fastsat for hver enkelt Forsendelse. Nu vil Præmien for alle Forsendelser fra Spanien og spanske Besiddelser blive specialtariferet.

Norge vil forbyde Vaabentransport til Spanien

Meddelelsen fra London om, at den engelske Regering vil forbyde engelske Skibe at sejle med Vaaben til Spanien, og straffe Overtrædelse med store Bøder, har givet Anledning til en Forespørgsel til Udenrigsminister Koht om Norges Stilling i saa Henseende.

Den norske Udenrigsminister svarer, at Norge allerede har rettet en Forespørgsel til den engelske Regering om disse Vaabentransporter, og at Mr. Edens Udtalelse i Underhuset om det kommende Forbud, om ikke direkte, saa i Virkeligheden var et Svar paa den norske Forespørgsel.

PERSONALIA

Personaleforandringer ved Fyrvæsenet

Fyrmester ved Sejero Fyr M. H. Poulsen har taget sin Afsked fra Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste med Udgangen af November Maaned. Han har været ansat i Fyrvæsenet siden Nytaar 1901.

Hans Afløser bliver tidligere Fyrassistent ved Højen Fyr, E. Born, der er forfremmet til Fyrmester af tredje Grad fra 1. Decbr.

POSITIONSLISTE PR. 1. DECEMBER 1936

A

- s.s. *Aalborg* pass. Kbhvn. 30.11.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Huelva 20.11.
s.s. *Aase* afg. Tees 26.11. til Sete.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Quebec 11.11. til Port Arthur.
s.s. *Absalon* afg. Tyne 27.11. til Kbhvn.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Genoa 29.11. udg.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Belfast 26.11. til Preston.
s.s. *Alabama* afgik Bahia 26.11. til Teneriffa.
s.s. *Algarve* i Dok i Helsingør.
s.s. *Alice* ank. Bordeaux 16.11.
m.s. *Almena* afg. New York 26.11. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Singapore 27.11. hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, pass. Azorerne 27.11. p. R. t. Baltimore.
s.s. *Amalienborg* afg. Frederikshavn 29.11.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Kingston til Los Angeles 22.11. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* afg. Curacao 21.11. til Land's End.
s.s. *Anna* afg. Gibraltar 25.11. til London.
m.s. *Anna Mærsk* afg. Yokohama 10.11. til New York.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Newcastle til Sydney 30.11. udg.
s.s. *Anne* ank. Malta 25.11. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Argentina* afg. Madeira 23.11. til Kbhvn.
s.s. *Arizona* afg. Horsens 19.11. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk* afg. Liverpool 26.11. til Cardiff of Alexandria.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. Cape Agulhas 29.11. p. R. t. Cork.
m.s. *Asia*, Hansen, ank. Shanghai 20.11.
s.s. *Askø*, Hansen, af. Danzig 30.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30. 11. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	48,00
NEWYORK.....	458,50	AMSTERDAM.....	249,00
BERLIN.....	183,75	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,40	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	105,35	PRAG.....	16,35
ROM.....	24,50	WARZAWA.....	86,75

s.s. *Aslaug* afg. Alexandria 19.11. til Beirut.
 m.s. *Asnæs* pass. Flushing 30.11.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Rotterdam 21.11.
 m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Melbourne 20.11.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Göteborg 27.11. udg.

B

m.t. *Bente Mærsk* afg. Bahia Blanca 8.11. til Cabo Blanco.
 s.s. *Bergenhus* ank. Trondheim 2.12.
 s.s. *Bertha* ank. Havre 25.11.
 s.s. *Bes* pass. Wick 28.11.
 s.s. *Betty* pass. Konakri 24.11. p. R. t. WC. Africa.
 s.s. *Birgit*, Vilsmark, pass. Oran 30.11.
 s.s. *Birgitte* afg. Port Williams 21.11. til Liverpool.
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Marseilles 30.11. til Susa.
 s.s. *Bodil* ank. Liverpool 19.11.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Singapore til Bangkok 27.11. udg.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Hull 28.11.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 27.11. til Rotterdam.
 s.s. *Brasilien* ank. Buenos Aires 29.11.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Braila 14.11.
 s.s. *Bretland*, fung. Pedersen, ank. Nantes 29.11.
 s.s. *Britta* afg. Gandia 21.11. til Gdynia.
 s.s. *Broholm* afg. Valencia 1.12. til Kbhvn.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, ank. St. Thomas 27.11.
 s.s. *Brynhild* ank. Antwerpen 30.11.

C

s.s. *California* ank. Santos 28.11.
 m.s. *Canada*, Knudsen, afg. Kingston til Christobal 30.11. hjg.
 m.s. *Canadien Reefer* afg. Alexandria 25.11. til Haifa.
 s.s. *Carmen* afg. Kotka 25.11. til Plymouth.
 m.t. *Caroline Mærsk* forv. ank. Kbhvn. 20.12.
 s.s. *Charkow* afg. Kbhvn. 28.11. til Antwerpen.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Albany (NY.) 15.11. til Buenos Aires.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Dover for Dakar 30.11. udg.
 m.s. *Chr. Holm* forv. ank. Southampton 6.12.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* ank. Hampton Rds. 23.11.
 m.s. *Chr. Sass*, Hansen, pass. 33° 56' N. — 19° 01' V. 27.11. p. R. t. Neapel.
 s.s. *Christiansborg* afg. Narvik 28.11.
 s.s. *Cimbria* ank. Stettin 1.12.
 s.s. *Clara*, Johansen, afg. Lissabon 28.11. til Gdynia.
 m.s. *Columbia*, Nørregaard, pass. Land's End 30.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. London 27.11. til Antwerp.
 s.s. *Cyriel*, Farup, afg. Huelva 2.12.

D

s.s. *Dagmar* ank. London 1.12.
 s.s. *Dania* ank. Gdynia 30.11.
 m.s. *Danmark* Burmeister & Wain for Reparation.
 m.s. *Danmark*, Hjerner, afg. Port Swettenham til Singapore 29.11. udg.
 s.s. *Delaware* afg. Kbhvn 1.12. til Gdynia.
 s.s. *Dorrit* ank. Oporto 18.11.

E

s.s. *Ebba* afg. Oran 25.11. til Malta.
 s.s. *Edith* afg. Konakri 22.11. til Havre.
 s.s. *Edv. Nissen* ank. Pugwash 12.11.
 s.s. *Effte Mærsk* ank. Heroya 20.11.
 s.s. *Egholm* ank. Manchester 29.11.
 s.s. *Elisabeth* afg. Randers 26.11.
 s.s. *Elie*, Lisberg, forv. ank. Huelva 2.12.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* ank. Haifa 20.11.
 s.s. *Ellensborg* pass. Skagen 28.11.
 s.s. *Ellen* afg. Sundsvall 21.11. til Shoreham.
 s.s. *Elsborg* ank. Kbhvn. 20.11.
 s.s. *Else* ank. Rouen 22.11.
 s.s. *Emanuel* afg. La Rochelle 28.11. til Boulogne s/Mer.
 s.s. *Emilie Mærsk* afg. Ghent 24.11. til Port Williams.
 m.t. *Emma Mærsk* ank. Los Angeles 25.11.
 s.s. *Energi* pass. Hookvan Holland 27.11. til Gdynia.
 s.s. *Enigheden* forv. ank. Warkworth 1.12.
 s.s. *England* ank. Kbhvn. 28.11.
 m.s. *Erria*, Rasmussen, afg. Suez til Colombo 30.11. udg.
 s.s. *Erik Boye* pass. Helsingør 27.11. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Erindring* forv. ank. Kristiansand 1.12.

s.s. *Erna* afg. Rio Janeiro 24.11.
 s.s. *Estland*, Fischer, afg. Sunderland 28.11.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Huelva 27.11.
 s.s. *Ester* pass. Ushant 27.11.
 s.s. *Estrid* afg. Konakri 23.11. til Marseilles.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Stockholm 29.11. hjg.

F

s.s. *Freja* ank. Danzig 23.11.
 m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Melbourne for Cape Town 21.11. hjg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Grangemouth 26.11.
 s.s. *Fredensborg* afg. Casablanca 26.11.
 s.s. *Frederiksborg* ank. Sevilla 28.11.
 s.s. *Frode* afg. Norfolk, Va., 20.11. til New York.
 s.s. *Fylla* afg. Dundee 25.11. til Thisted.

G

s.s. *Garonne* ank. Kbhvn. 30.11.
 s.s. *Georgia* afg. Newcastle 18.11. til Lew London.
 s.s. *Gerd* afg. Gibraltar 27.11.
 s.s. *Gerda* pass. Gibraltar 25.11. til Algiers.
 s.s. *Gerda Toft* forv. ank. Montreal 1.12.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Manila 24.11. til Hongkong.
 s.s. *Gorm* afg. Danzig 27.11. til Garston.
 s.s. *Grete* afg. Gibraltar 20.11.
 s.s. *Grønland*, Sørensen, afg. Odense 29.11.
 s.s. *Guðrun* afg. Rotterdam 26.11. til Alexandria.
 s.s. *Gunhild* afg. Trangsund 26.11. til London.
 s.s. *Gunvor Mærsk* afg. Immingham 25.11. til Alexandria.
 s.s. *Gyda* afg. Rotterdam 21.11. til Alexandria.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. Esbjerg 30.11.
 s.s. *Halfdan* ank. Danzig 30.11.
 s.s. *Hafnia* ank. Sunderland 28. 11.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Karrebæksmunde 28.11.
 s.s. *Hans Broge* ank. Hull 21.11.
 s.s. *Hans*, From, ank. Sakskøbing 2.12.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Danzig 24.11. til Bayonne.
 s.s. *Harald* afg. Antwerpen 28.11. til Kbhvn.
 s.s. *Harriet* ank. Åhus 22.11.
 s.s. *Helene* ank. Immingham 26.11.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Trangsund 20.11. til Stansgate.
 m.s. *Herdis* ank. St. John (NB.) 26.11.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Chicoutimi 21.11. til Richibucto.
 s.s. *Hilde* pass. Gibraltar 10.11. p. R. t. Jaffa.
 s.s. *Hindsholm* ank. Liverpool 21.11.
 s.s. *Hulda Mærsk* afg. Dublin 26.11. til Tyne.

I

m.s. *India*, Krarup, ank. London 1.12. hjg.
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Venedig 28.11.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, pass. Dungeness 27.11. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Ingeborg S.* afg. Gibraltar 26.11.
 s.s. *Inge Mærsk* afg. Tyne 27.11. til Stettin.
 s.s. *Inger* afg. Frederikshavn 25.11. til London.
 s.s. *Inger Toft* forv. ank. Kingslynn 1.12.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Huelva 28.11.
 m.s. *Irland*, Meinertz, ank. Progreso 26.11.
 s.s. *Ivar* afg. Bamble 28.11. til Portland, Me.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* afg. Riga 2.12. til Liepaja.
 s.s. *Jacob Mærsk* afg. Bayonne 19.11. til Sase.
 m.t. *Jane Mærsk* ank. Ostermoor 19.11.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Huelva 28.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Hongkong til Singapore 25.11. hjg.
 s.s. *Jenny* forv. afg. Algiers 20.21.11.
 s.s. *Johanne* ank. Methil 26.11.
 s.s. *Johannes Mærsk* pass. Gibraltar 20.11. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Jolantha* afg. Hamburg 2.12. til Kbhvn.
 s.s. *Jonna* pass. Graciosa 17.11. p. R. t. Seattle.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Hamburg til Kbhvn. 30.11. hjg.
 s.s. *Jutta* ank. Alicante 23.11.
 s.s. *Jægersborg* ank. Gdynia 30.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Bordeaux 28.10.
 s.s. *Karen* afg. Tees 26.11.
 s.s. *Karen Toft* ank. Cardiff 1.12.
 s.s. *Karla* afg. Bordeaux 21.11. til Canara Is.
 s.s. *Katholm* afg. Danzig 2.12. til Kbhvn.
 m.s. *Katrine Mærsk* rap. 50 m. S. Land's End 21.11.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* ank. Antwerpen 25.11.
 s.s. *Kentucky* afg. Norfolk 30.11. til Galveston.
 s.s. *Kirsten* ank. Goole 26.11.
 s.s. *Kjobenhavn*, Sigvardt, afg. Danzig 27.11.
 s.s. *Knud* ank. Kbhvn. 1.12.
 s.s. *Knut* afg. Algiers 26.11. til Hamborg.
 s.s. *Kong Haakon* ank. Kbhvn. 2.12.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, ank. Antwerpen 28.11. udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Dakar 23.11.

s.s. *Laura* pass. Barry Is. 25.11. p. R. t. Seattle.
 s.s. *Laura Mærsk* ank. Bayonne 24.11.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Kbhvn. 19.11.
 s.s. *Lexa Mærsk* ank. Dundee 24.11.
 s.s. *Lica Mærsk* ank. Philadelphia 26.11.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Svendborg 28.11.
 s.s. *Lilleborg* ank. Lisbon 27.11.
 s.s. *Lilian* ank. København 25.11.
 s.s. *Lily* afg. Gdynia 23.11. til Vasa.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Leningrad 28.11.
 s.s. *Louisiana* ank. Rosario 24.11. (afg. forv. 2.12. til Santos).
 m.s. *Lundby*, Lohse, afg. Flushing 24.1. til Rio de Janeiro, Santos og Buenos Aires.
 s.s. *Lynæs* pass. Skagen 29.11.

M

s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 30.11.
 s.s. *Maine* ank. Garston 19.11.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Kobe 30.11. hjg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. New York 30.11.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 1.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Huelva 27.11. til Ghent.
 s.s. *Margrete* ank. Sundsvall 20.11.
 s.s. *Marianne* ank. Lemvig 21.11.
 s.s. *Marie Toft* afg. Cardiff 26.11.
 m.l. *Marie Mærsk* pass. Dungeness 12.11. p. R. t. Venezuela.
 m.s. *Marocco* afg. Tunis 30.11. til Marseille.
 s.s. *Martin Goldschmidt* pass. Gibraltar 22.11. p. R. t. Kalundborg.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Slugsund 1,12.
 s.s. *Marx* pass. Brunsbüttel 20.11. p. R. t. Skellefteå.
 s.s. *Maryland* afg. Aabenraa 28.11. til Bergen.
 s.s. *Mathilde Mærsk* ank. Restigouche 19.11.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Marseilles til Le Havre 28.11. hjg.
 s.s. *Minsk* afg. Almeria 29.11. til Lissabon.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Nantes 29.11.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Treport 28.11.
 s.s. *Najaden* ank. London 20.11.
 s.s. *Nancy* ank. London 25.11.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Methil 1,12.
 s.s. *Nelly* ank. Rotterdam 24.11.
 s.s. *Nerma* ank. Calais 25.11.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle 18.11. til River Plate.
 m.s. *Nicoline Mærsk* ank. Yokohama 22.11. p. R. t. Osaka.
 s.s. *Niel Mærsk* afg. Philadelphia 25.11. til Hongkong.
 s.s. *Niobe* afg. Norrköping 26.11. til Stockholm.
 s.s. *Nordborg* afg. Rotterdam 28.11.
 s.s. *Norden* ank. Progresse 17.11.
 m.s. *Nordfurer* afg. Table Bay 20.11. til Southampton.
 m.s. *Nordhavet* afg. Lisbon 23.11. til New York.
 m.s. *Nordhval* ank. New Westminster 20.11. p. R. t. Pl. Elizabeth.
 m.s. *Nordkap* afg. Santos 14.11. til New York.
 s.s. *Nordlys* ank. New York 26.11.
 m.s. *Nordpol* ank. Portland (Oregon) 14.11.
 s.s. *Nordsoen* afg. Galway 24.11.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Braila 29.11.

O

s.s. *Odin* afg. Gøteborg 2.12. til Kbhvn.
 s.s. *Olaf* afg. Danzig 25.11. til Manchester.
 s.s. *Olga S.* afg. Alexandria 26.11. til Jaffa.
 s.s. *Oluf Mærsk* ank. Aalborg 25.11.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, forv. afg. Port Alfred 28.11.
 s.s. *Oregon* afg. Santos 17.11. til Kbhvn.
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 27.11.
 s.s. *Otto Petersen* afg. Sydney (NS.) 23.11. til Garston.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Vancouver 12.11.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Hull 27.11.
 s.s. *Paula* afg. Tocopilla 26.11. til New York.
 m.s. *Peru*, Kragelund, pass. Guadafui til Sues 27.11. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* afg. Shanghai 26.11. til Cebu.
 s.s. *P. Madsen* ank. Tyne 27.11.
 s.s. *P. N. Dam* afg. New York 18.11. til Rotterdam.
 s.s. *Polly* afg. Skuru 21.11. til Walkom.
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, ank. Aalborg 2.12.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Kbhvn. 26.11.

R

s.s. *Randi* afg. Algiers 23.11. til Las Palmas.
 s.s. *Reval* ank. Kbhvn 29.11.
 s.s. *Riga* ank. Groningen 30.11.
 s.s. *Rigmor* afg. Sunderland 25.11. til Skien.
 s.s. *Rita* afg. Kbhvn. 2.12. til Hamburg.
 s.s. *Rita Mærsk* ank. København 22.11.
 s.s. *Robert* afg. Dieppe 17.11. til Casablanca.
 s.s. *Rosenborg* ank. Aalborg 27.11.

S

m.s. *Sally Mærsk* afg. Saigon 11.11. WC. Africa.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Sevilla 26.11.
 s.s. *Scandia* ank. Rouen 29.11.
 s.s. *Scandia* forv. ank. Hamburg 10.12.
 s.s. *Scotia* pass. Brunsbüttel 30.11. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. St. John NB. 1.12.
 m.s. *Siam*, Nielsen, ank. Shimonoseki 27.11.
 s.s. *Sigrid* ank. Thisted 21.11.
 s.s. *Sigrun* ank. Aalborg 29.11.
 s.s. *Silkeborg* ank. Dunston on-Tyne 28.11.
 s.s. *Skaune*, Kyhn, ank. Oporto 29.11.
 s.s. *Skagerak* afg. Bandholm 23.11. til Antwerp.
 s.s. *Skjold* ank. Dunkirk 29.11.
 s.s. *Skodsborg* pass. Kbhvn. 27.11.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn 2.12. til Gdynia.
 s.s. *Sonja Mærsk* afg. Bayonne 20.11. til Saffi.
 s.s. *Sonja*, Rasmussen, rapp. 58° 40' N, 10° W 1.12.
 s.s. *Sophie* afg. Rønne 22.11.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Dunkirk 27.11. til Huelva.
 s.s. *Stella* afg. Dalsbruk 24.11.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Narvik 20.11. til Baltimore.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Fayal 25.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 26.11.
 s.s. *Susan Mærsk* afg. Zeebrugge 26.11. til Trondheim.
 s.s. *Svanhild* afg. Galveston 30.11. til New Orleans.
 s.s. *Svanholm* afg. Kbhvn. 1.12. til Manchester.
 s.s. *Svava* ank. Liverpool 29.11.
 s.s. *Svend Pii* ank. Montreal 22.11.
 s.s. *Søborg* pass. Skagen 1.12.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Kbhvn. 2.12.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. ank. Montevideo 1.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, afg. Capetown 24.11.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. London 2.12.
 s.s. *Tekla* ank. Kbhvn 24.11.
 s.s. *Tempo*, Skou, ank. Kbhvn. 28.11.
 s.s. *Tennessee* afg. New York 21.11. til Oslo.
 s.s. *Thyra* afg. Methil 25.11. til Thisted.
 s.s. *Thyra S.* ank. Cardiff 26.11.
 s.s. *Tomsk* afg. Valencia 25.11. til Kbhvn.
 m.s. *Tonking*, Juul Christensen, pass. Malta p. R. t. Casablanca 27.11. hjg.
 s.s. *Tove* ank. Rige 21.11.
 s.s. *Tovelil*, Nørholm-Hansen, afg. Alexandria 29.11.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Haabølle 25.11. til Runcorn.
 s.s. *Trondhjem* ank. Kbhvn. 29.11.
 s.s. *Tula* afg. Lissabon 26.11. til Kbhvn.
 m.s. *Tunis* ank. Antwerpen 30.11.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 27.11. til New York.

U

s.s. *Uffe* afg. Manchester 1.12. til Liverpool.
 s.s. *Ulla* ank. Antwerpen 25.11.
 s.s. *Uraniensborg* afg. Quebec 27.11.

V

s.s. *Valborg* ank. Shoreham 20.11.
 s.s. *Vendia* ank. Danzig 1.12.
 s.s. *Vibeke Mærsk* afg. Tyne 27.11. til Middelfart.
 s.s. *Viborg* ank. Kbhvn. 29.11.
 s.s. *Victoria* ank. Seaham 28.11.
 s.s. *Viola* ank. Antwerp 24.11.
 s.s. *Virginia* afg. Newcastle 10.11. til River Plate.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Mariagerfjord 28.11., afg. Mariagerfjord 1.12. til Gdynia.

Y

s.s. *Yrsa* afg. Hamburg 1.12. til Aarhus.

Ø

s.s. *Ørneborg* ank. Gdynia 30.11.

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

Telefon 2070 • 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene«

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.

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.



Weiolin Skibsfarver

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK
 NYHAVN 43



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: “Holmøld”
 Amaliegade 36



GRUNDLAGT 1848

HERSKIND & WULFF

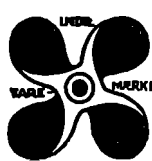
AMALIEGADE 41 · TELF. CENTRAL 8712

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

H & W Olle — H & W Dæklak

»Rensolin«

Et kemisk Produkt til Opløsning af Stendannelser



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
 DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

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 Sjöfarts Coder.

A/B D. EKLÖF & Co. OY

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.
 W A S A (Finland)

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 2. December 1936.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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 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.

3242. Sverige S.-Kyst. Åhus NE. Lindö. Stangbaake er nedlagt.

(U. f. s. Nr. 48/3576. Stockholm 1936.)

Lindö Stangbaake paa $55^{\circ} 58'_{65}$ N. $14^{\circ} 25'_{38}$ E. er permanent nedlagt.

(Kort Nr. 269.)

3243. Sverige S.-Kyst. Hörvik Fyr forandret og flyttet.

(U. f. s. Nr. 48/3633. Stockholm 1936.)

Det tidligere *Hörvik* Fyr paa N.-Enden af Fiskerihavnens W.-lige Havnearm er nedlagt og erstattet med et nyt Fyr paa W.-Enden af N.-lige Havnearm. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,3^s$, Mørke $1,7^s$.

Flammens Højde: $6,8$ m. En hvid Fyrbaake med Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra 101° til $167\frac{1}{2}^{\circ}$. | 4. Rødt i Pejl. fra 213° til 281° . |
| 2. Grønt i — - $167\frac{1}{2}^{\circ}$ - 194° . | 5. Hvidt, uforst. i Pejl. fra 281° til 101° . |
| 3. Hvidt i — - 194° - 213° . | |

Brændetid: 15. August—15. Maj.

c. $56^{\circ} 02'_{8}$ N. $14^{\circ} 46'_{3}$ E.

A n m. Pierhovedet paa W.-lige Havnearm er malet hvidt, og paa *Hörvik* Fyrs tidligere Plads er anbragt en elektrisk Lygte, som belyser Pierhovedet med hvidt, fast Lys. Flammens Højde: c. 7 m.

(E. f. S. Nr. 38/2579 1936. Kort Nr. 280 og 269.)

3244. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 48/3572. Stockholm 1936.)

Fyrskibet *Finngrundet* paa c. $61^{\circ} 04'$ N. $18^{\circ} 40'$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 42/2848 1936.)

3245. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 48/3632. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Forstugrunden c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 44'$ E. *Malörens rev* c. $65^{\circ} 32'$ N. $23^{\circ} 30'$ E.

- 3246. Sverige. Bottniske Bugt. Oplysning om Fyrs Tænding under Vinterperioden.**
(U. f. s. Nr. 48 3570. Stockholm 1936.)
Nedennævnte Fyr skal, saa længe Skibsfart finder Sted indenfor Fyrenes Synsvidder, i Tiden fra 1. November 1936 til 28. Februar 1937 ogsaa holdes tændt om Dagen efter følgende Regler:
1. Fyrene *Germandö* paa c. 65° 26' N. 22° 14' E., *Rödkallen* paa c. 65° 19' N. 22° 22' E., *Stora Fjäderägg* paa c. 63° 48' N. 21° 00' E., *Fjärdgrund* paa c. 63° 40' N. 20° 21' E., *Holmögudd* paa c. 63° 36' N. 20° 45' E., *Skag* paa c. 63° 12' N. 19° 03' E. og *Örskär* paa c. 60° 32' N. 18° 23' E. skal holdes tændt, saa snart der indtræder ugunstige Sigbarhedsforhold.
 2. *Rönnskär* Fyr paa c. 65° 02' N. 21° 34' E. skal, saa snart ugunstige Sigbarhedsforhold indtræder, holdes tændt fra 1 Time før Solnedgang til 1 Time efter Solopgang.
 3. *Lungö* Fyr paa c. 62° 39' N. 18° 06' E. skal holdes tændt Døgnet rundt.
- 3347. Finland. Bottniske Bugt. Ajos Lystønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 32/1052. Helsingfors 1936.)
Lystønden *Ajos* paa c. 65° 40' N. 24° 31' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 3248. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe inddraget for Vinteren.**
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu.)
Nedennævnte Fyrskibe er inddraget for Vinterperioden:
Kemi c. 65° 21' N. 24° 21' E. *Nahkiainen* c. 64° 36' N. 23° 51' E.
- 3249. Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad. Helsingöarne. Baake forandret.**
(U. f. s. Nr. 32/1053. Helsingfors 1936.)
Helsingöarne Baake paa 63° 47' 02" N. 22° 33' 30" E. er forandret og bestaar nu af en hvidmalet, tresidet Pyramide paa Støtter. Som Topbetegnelse er anbragt en rødmalet Diamant.
- 3250. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nykarleby. Soklothällan. Sømærke flyttet.**
(U. f. s. Nr. 32/1054. Helsingfors 1936.)
Den hvid- og rødmaledede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 63° 38' 39" N. 22° 25' 45" E. er flyttet til 63° 38' 32" N. 22° 25' 55" E.
- 3251. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Kronstadt Red. Oplysning om Vrag og Afmærkning.**
(N. f. S. Nr. 47/5187. Berlin 1936.)
1. a. Vraget af *Oleg* ligger sunket paa 60° 00' 18" N. 29° 34' 18" E.
b. En hvid Lystønde med Et-Blink ligger paa 60° 00' 20" N. 29° 34' 08" E.
c. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste ligger paa 60° 00' 20" N. 29° 34' 03" E.
d. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste ligger paa 60° 00' 16" N. 29° 34' 31" E.
 2. a. En rød Lystønde med rødt Et-Blink ligger paa 59° 59' 23" N. 29° 41' 32" E.
b. En hvid Lystønde med hvidt Et-Blink ligger paa 59° 59' 10" N. 29° 41' 27" E.
- (E. f. S. Nr. 19/1315 1936. Kort Nr. 277.)
- 3252. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Kronstadt Red. Miljutin Bølgebryder fjernet.**
(N. f. S. Nr. 47/5187. Berlin 1936.)
Bølgebryderen paa c. 59° 58',₉ N. 29° 41',₇ E. skal stryges i Kortene.
(Kort Nr. 277.)
- 3253. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Kronstadt. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 47/5188. Berlin 1936.)
- a. Forfyret paa c. 59° 58',₉ N. 29° 45',₄ E., paa *Menschikov* Fortmur, er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 4,₂^s, Blink 2,₀^s, Mørke 2,₃^s.
 - b. Bagfyret paa c. 59° 58',₉ N. 29° 45',₄ E., paa *Handelshavnens S.-Mur*, er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4,₅^s, Lys 2,₈^s, Mørke 2^s.
Flammens Højde: 12,₅ m.

c. Det blaa Blinkfyr paa c. $59^{\circ} 58',_2$ N. $29^{\circ} 47',_2$ E., i Bastionen paa Krigshavnens S.-Hjørne, er forandret til at vise blaat Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s .

(Kort Nr. 277.)

3254. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Fyrbelysning forandret.

(N. f. S. Nr. 47/5189. Berlin 1936.)

a. *Sidorova* Kanal Forfyr paa c. $59^{\circ} 55',_3$ N. $29^{\circ} 46',_8$ E. er forandret til at vise blaat Lys med En-Formørkelser hver 3^s , Lys 2^s , Mørke 1^s .

b. *Peterhof* N.-lige Fyr (Forfyr) paa c. $59^{\circ} 53',_5$ N. $29^{\circ} 55',_0$ E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10^s , Blink 2^s , Mørke 8^s . Flammens Højde: 6 m. Fyrbæl.

c. Lys- og Klokketønden paa c. $59^{\circ} 57',_7$ N. $29^{\circ} 47',_9$ E., ved S.-Siden af det W.-lige Indløb til *Leningrad Sokanal*, er ombyttet med en hvid Lystønde med samme Fyrkarakter.

d. Lystønden ved N.-Siden af det W.-lige Indløb til *Leningrad Sokanal* er ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.

(Kort Nr. 277.)

3255. Rusland. Finske Bugt. Kopia Bugt. Kap Ustin (Dolgoi Nos) Fyr. Oplysning om Fyr.

(N. f. S. Nr. 47/5190 og 48/5287. Berlin 1936.)

Kap *Ustin* Fyr paa c. $59^{\circ} 55'$ N. $28^{\circ} 59'$ E. viser hvidt Et-Blink hver $5,5^s$, Blink $1,5^s$, Mørke $4,0^s$. Fyret er anbragt paa en 20 m høj, umalet Jerngittermast.

(Kort Nr. 277.)

3256. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 47/5190. Berlin 1936.)

Luga Forfyr paa c. $59^{\circ} 40'$ N. $28^{\circ} 19'$ E., ved Flodens E.-lige Bred er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s .

(Kort Nr. 277.)

3257. Estland. Finske Bugt. Mahu (Makholm). Fyrbaake nedrevet. Nyt Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 10/39, 10/40 og 10/41. Tallinn 1936.)

1. *Mahu* Fyrbaake paa c. $59^{\circ} 31',_{11}$ N. $26^{\circ} 43',_5$ E. er revet ned og erstattet med en Baake bestaaende af en Pæl med hvid Diamant.

2. Paa W.-Enden af *Mahu* Havnemole er paa $59^{\circ} 31',_{25}$ N. $26^{\circ} 43',_5$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Flammens Højde: 5 m. En hvid, pyramideformet Jernbaake. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt i Pejl. fra 290° til 130° . c. Hvidt i Pejl. fra 169° til 212° .

b. Grønt i — - 130° - 169° . d. Rødt i — - 212° - 241° .

Fyret er overet med (1) i Pejling $182\frac{1}{2}^{\circ}$.

(Kort Nr. 277.)

3258. Estland. Finske Bugt. Verki. Fyrbaake nedrevet. Nyt Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 10/42 og 10/43. Tallinn 1936.)

1. *Verki* Fyrbaake paa c. $59^{\circ} 36',_1$ N. $26^{\circ} 06',_1$ E. er nedrevet.

2. Paa *Verki* Pynt er paa $59^{\circ} 36',_{96}$ N. $26^{\circ} 06',_1$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 4^s , Blink $0,4^s$, Mørke $3,0^s$. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 8 Sm. Et hvidt, rundt Taarn. Fyret lyser, som følger:

a. Grønt i Pejl. fra 87° til 167° . c. Rødt i Pejl. fra 270° til 348° .

b. Hvidt i — - 167° - 270° . d. Hvidt i — - 348° - 357° .

(Kort Nr. 276.)

3259. Estland. Finske Bugt. Verki Ledebaaker forsynet med Fyr.

(N. t. M. Nr. 10/44. Tallinn 1936.)

Verki Ledebaaker er blevet forsynet med røde, faste Fyr. Brændetid: 1 August—

1. December.

c. $59^{\circ} 35',_7$ N. $26^{\circ} 05',_2$ E.

(Kort Nr. 276.)

- 3260. Estland. Finske Bugt. Salmistu (Salmista) Fyr. Lysvinkler forandret.**
(N. t. M. Nr. 10/45. Tallinn 1936.)
Lysvinklerne i *Salmistu* Fyr paa c. $59^{\circ} 29',_7$ N. $25^{\circ} 21',_3$ E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
- | | |
|--|---|
| a. Hvidt i Pejl. fra Kysten til 136° . | d. Rødt i Pejl. fra 166° til 209° . |
| b. Grønt i — - 136° til 155° . | e. Hvidt i — - 209° - Kysten. |
| c. Hvidt i — - 155° - 166° . | |
- Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 276.)
- 3261. Tyskland. Adlergrund. Fyrskib lyser atter normalt.**
(N. f. S. Nr. 48/5272. Berlin 1936.)
Adlergrund Fyrskib paa c. $54^{\circ} 50'$ N. $14^{\circ} 22'$ E. viser atter normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 47/3188 1936.)
- 3262. Tyskland. Kieler Bugt. Eckernförde Bugt. Kabelomraader.**
(N. f. S. Nr. 48/5275. Berlin 1936.)
Undervandskabler er udlagt i nedennævnte Omraader, hvor det er forbudt at ankre eller fiske:
- Omraade *A* begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
- | | |
|--|--|
| 1. $54^{\circ} 28' 04''$ N. $9^{\circ} 51' 39''$ E. | 3. $54^{\circ} 30' 55''$ N. $10^{\circ} 04' 27''$ E. |
| 2. $54^{\circ} 30' 22''$ N. $10^{\circ} 04' 45''$ E. | 4. $54^{\circ} 29' 20''$ N. $9^{\circ} 55' 24''$ E. |
- Omraade *B* begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
- | | |
|---|---|
| 1. $54^{\circ} 28' 27''$ N. $9^{\circ} 51' 57''$ E. | 3. $54^{\circ} 27' 25''$ N. $9^{\circ} 51' 23''$ E. |
| 2. $54^{\circ} 28' 21''$ N. $9^{\circ} 52' 17''$ E. | 4. $54^{\circ} 27' 32''$ N. $9^{\circ} 51' 00''$ E. |
- II. Sundet. Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**
- 3263. Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre-Flint SE. Klokketønde inddraget.**
Klokketønden *Søndre-Flint SE*. paa c. $55^{\circ} 36'$ N. $12^{\circ} 50'$ E. er inddraget.
(Fyr-Fort. Nr. 280.)
- 3264. Danmark. Store-Bælt. Laaland NW.-Kyst. Onsevig Havn. Ledefyr tændt.**
Til Vejledning for Besejlingen af *Onsevig Havn* er oprettet en Ledefyrlinie, som følger:
- a. Bagfyr, hvidt, fast Fyr paa Havnens S.-Mole c. 90 m fra inderste Molehoved. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 5 Sm. Træmast.
- b. Forfyr, hvidt, fast Fyr paa Havnens N.-lige Hjørne, c. 112 m NNW. for Bagfyret og c. 70 m fra W.-lige Molehoved ved Indløbet til Havnen. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 5 Sm. Træmast.
- Fyrene overet i Pejling c. SSE. leder ind til Havnen c. 80 m NE. for Havnemundingen.
Onsevig Havn: c. $54^{\circ} 56',_8$ N. $11^{\circ} 06',_7$ E.
(Kort Nr. 221, 298, 299 og 279. Danske Lods, Side 331. Havnelods, Side 162. Fyr-Fort. Nr. 359 C.)
- 3265. (T). Danmark. Store-Bælt. Albuen. Baake havareret.**
Albuen Baake paa c. $54^{\circ} 50',_1$ N. $10^{\circ} 58',_0$ E. er havareret og har mistet Topbetegnelsen.
(Kort Nr. 296, 221, 298 og 299. Danske Lods, Side 336. Søm.-Fort., Side 49, Nr. 7.)
- 3266. Danmark. Lille-Bælt. Fyrrenden. Sømærke genudlagt.**
Den hvide Stage med Halmvisk, *Sandhammeren S.*, paa $55^{\circ} 17' (17'')$ N. $9^{\circ} 49' (07'')$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 43,2973 1936.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3267. Danmark. Skagerrak. Slettestrand. Oplysning om Redningsstation.
Slettestrand Redningsstation paa c. 57° 09' N. 9° 22' E. er blevet forsynet med
 Motorredningsbaad.
 (Danske Lods, Side 69 og 118.)
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3268. Rusland. Hvide Hav. Kush Floden. Ledefyr nedlagt.
 (N. t. M. Nr. 2264. London 1936.)
 Ledefyrene paa c. 63° 48' N. 37° 16' E., c. 2 Sm SE. for Munden af *Kush*
 Floden er nedlagt. Baakerne forbliver staaende.
3269. Nordsøen. Horns Rev Fyrskib NW. Drivende Vrag forgæves eftersøgt.
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/3241 1936 meddeles, at det deri omtalte
 drivende Vrag paa c. 55° 47' N. 6° 56' E. forgæves er eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 47/3241 1936.)
3270. Danmark. Torsminde. Oplysning om Redningsstation.
Torsminde Redningsstation paa c. 56° 22' N. 8° 07' E. er ikke mere forsynet
 med Roredningsbaad.
 (Danske Lods, Side 69 og 109.)
3271. Holland. Kallantsoog W. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.
 (B. a. Z. Nr. 279/3347. 's-Gravenhage 1936.)
 Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. 52° 50' N. 4° 29' E.,
 c. 7½ Sm W. for *Kallantsoog*, er forgæves eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 45/3062 1936.)
3272. Holland. IJmuiden NNW. Vrag forgæves eftersøgt.
 (B. a. Z. Nr. 279/3347. 's-Gravenhage 1936.)
 Vraget, der var rapporteret at ligge paa c. 52° 34' N. 4° 25' E., c. 6 Sm NNW.
 for *IJmuiden* Lys- og Fløjtetønde, er forgæves eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 47/3203 1936.)
3273. Holland. IJmuiden. Vrag fjernet.
 (B. a. Z. Nr. 277/3315. 's-Gravenhage 1936.)
 Vraget, der laa sunket indenfor Hovedet af N.-Molen i Nærheden af den sorte
 Tønderække, er fjernet, og Farvandet er atter helt frit.
 c. 52° 28' N. 4° 32' E.
 (E. f. S. Nr. 44/3001 1936.)
3274. England. Harwich. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.
 (N. t. M. Nr. 2350. London 1936.)
 Vraget af Lægteren, der laa sunket paa c. 51° 57' N. 1° 18' E., er fjernet og den
 udlagte Vraglystønde inddraget.
 (E. f. S. Nr. 47/3209 1936.)
3275. England. Cockle Fyrskib. Fyrkarakter forandret.
 (N. t. M. Nr. 56. Trinity House, London 1936.)
Cockle Fyrskib paa c. 52° 42' N. 1° 46' E. er forandret til at vise-hvidt Et-Blink
 hver 20^s, Blink 3,3^s, Mørke 16,7^s.
 (E. f. S. Nr. 32/2230 1936. Kort Nr. 264.)
3276. England. Cromer Knoll Fyrskib. Fyrkarakter forandret.
 (N. t. M. Nr. 49. Trinity House, London 1936.)
Cromer Knoll Fyrskib paa c. 53° 16' N. 1° 18' E. er forandret til at vise hvidt
 Et-Blink hver 15^s, Blink 0,9^s, Mørke 14,1^s.
 (E. f. S. Nr. 32/2232 1936. Kort Nr. 264.)

- 3277. England. Tees Floden. Lystønde genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 2323. London 1936.)
Lystønde *No. 9* paa $54^{\circ} 36'$ ($30''$) N. $1^{\circ} 09'$ ($30''$) W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 33/2-94 1936.)
- 3278. Skotland. Forth Floden. Kincardine. Bro færdigbygget.**
(N. t. M. Nr. 2262. London 1936.)
Svingbroen ved *Kincardine* er færdigbygget.
c. $56^{\circ} 04'$ N. $3^{\circ} 43'$ W.
(Kort Nr. 264.)
- 3279. Skotland. Inveigordon. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2290. London 1936.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $57^{\circ} 41'$ N. $4^{\circ} 10'$ W., paa den ydre E.-Arm af *Dockyard Pier*, er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 10^s . Synsvidde: 5 Sm.
(Se Tillæg.)

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

- 3280. (T). Frankrig. Passes de Tréguier. Baaker forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 48/3119. Paris 1936.)
Nedennævnte Baaker er forsvundet:
a. *Dourouenès*; c. $48^{\circ} 52',_3$ N. $3^{\circ} 10',_1$ W.
b. *Le Crapaud* c. $48^{\circ} 52',_1$ N. $3^{\circ} 10',_5$ W.
c. *Les Trois Pierres Est*. c. $48^{\circ} 51',_5$ N. $3^{\circ} 10',_2$ W.
d. *Notar* c. $48^{\circ} 51',_5$ N. $3^{\circ} 10',_2$ W.
- 3281. (T). Frankrig. Port-Blanc Anduvning. Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 48/3120. Paris 1936.)
Roc'h Rouge (Roc'h Rur) Baake paa c. $48^{\circ} 50',_7$ N. $3^{\circ} 18',_9$ W. er forsvundet.
- 3282. (P). Engelske Kanaløer. Jersey. St. Helier Anduvning. Afmærkning forandres.**
(N. t. M. Nr. 2354. London 1936.)
Stumptønden paa c. $49^{\circ} 09'$ N. $2^{\circ} 08'$ W., tæt E. for *Hingnette*, vil i Løbet af den nærmeste Tid blive ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s .
- 3283. England S.-Kyst. Beachy Head. Oplysning om Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2281. London 1936.)
1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er $15,5$ m, ligger sunket paa c. $50^{\circ} 41'$ N. $0^{\circ} 08'$ E., $4,85$ Sm 234° fra *Beachy Head* Fyr.
2. Vraget, der i Kortet er angivet at ligge $4,38$ Sm 232° fra *Beachy Head* Fyr, findes ikke.
- 3284. (T). England S.-Kyst. Plymouth Sound. Uddybningsarbejder. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 2311. London 1936.)
Uddybningsarbejder er for Tiden i Gang i *Smeaton Pass*, c. $0,46$ Sm 180° fra de røde, faste Fyr paa *Mount Ballen* Pier.
Skibe, der benytter *Smeaton Pass* eller ønsker at ankre i *Jenny Cliff Bay*, skal manøvrere med Forsigtighed, naar de passerer Uddybningsmaskinen samt holde klar af de smaa Tønder, som afmærker Ankrene, naar Uddybningsmaskinen ikke er paa Station.
c. $50^{\circ} 22'$ N. $4^{\circ} 08'$ W.
- 3285. Skotland W.-Kyst. Loch Crinan. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 2353. London 1936.)
1. Et Skær med under $1,8$ m Vand ligger $0,088$ Sm 212° fra S.-Spidsen af *Scodraig*.
2. En Grund med $5,5$ m Vand ligger $0,3$ Sm 151° fra S.-Spidsen af *Scodraig*.
c. $56^{\circ} 06'$ N. $5^{\circ} 34'$ W.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1936

16/1059 *København—Rødbyhavn.* Oplysning om Brændetid for Luftfyr.

I. Østersøen.

1936

8/467 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.
 29/1971 *Estland. Moon Sund. Harilaid Fyr* forandres.
 30/2064 *Tyskland. Rügen. Stubbenkammer NE.* Vrag „Anna“. Advarsel.
 31/2143 *Sverige.* Lodsstationer ophæves.
 37/2608 *Tyskland. Rügen. Arkona.* Taagesignal forandres.
 44/2979 *Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Sene Bugt. Hammerhavnen.* Tilsanding.
 46/3119 *Tyskland. Kieler Bugt. Sliminde SE.* Vrag afmærket.
 47/3179 *Sverige. Kalmarsund. Ugrundan* Fyrskib forandres.
 47/3185 *Estland. Finske Bugt. Hiimadal* Fyrskib ombyttes midlertidigt.
 48/3246 *Sverige. Bottniske Bugt.* Oplysning om Fyrs Tænding under Vinterperioden.

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

1936

1/18 *Danmark. Sundet. Skovshoved* Havn N. Kloakudløb. Midlertidig Afmærkning.
 1/19 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.
 1/20 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelser. Lodstvang.
 1/22 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.
 1/23 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.
 1/26 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnede* Fort.
 1/33 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.
 1/36 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk* Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/37 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 4/230 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Södra Hamn.* Trafikforbud.
 7/407 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen.* Besejlingsforholdene ændret.
 14/1016 *Danmark. Lille-Bælt. Assens* Havn. Tilsanding.
 18/1292 } *Danmark. Sundet. Drogden.* Fyrbaake opføres. *Drogden* Fyrskib flyttet. Lys- og Fløjte-
 22/1516 } tønde udlagt.
 26/1804 }
 24/1663 *Danmark. Sundet. Drogden.* *Drogden* Fyr under Bygning. Sejladsforskrift. Advarsel.
 31/2151 *Danmark. Sundet. Skovshoved* Havn. Oplysning om Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.
 36/2464 *Danmark. Sundet. Gilleleje* Havn. Tilsanding.
 40/2711 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Karrebæksminde.* Oplysning om Havn og Fyrbelysning.
 43/2920 } *Danmark. Sundet. Provestens* Havn. Forskellige Oplysninger. Advarsel.
 45/3105 }
 43/2925 *Danmark. Lille-Bælt. Haderslev Fjord.* Dybde aftaget.
 43/2970 *Danmark. Sundet. Drogden gravede Rende.* Pulle. Advarsel.
 44/3024 *Danmark. Lille-Bælt. Børgense.* Oplysning om Dybde i gravet Rende.
 46/3120 *Sverige. Sundet. Skanör* Havn. Opgrunding.
 46/3121 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
 48/3318 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1986
 1/38 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.
 1/39 Danmark. Kattegat. Schultz' Grund Fyrskib W. Undervandshindring.
 1/41 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Fyrbelysning og Taagesignal forandret. Advarsel.
 1/44 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.
 9/589 Danmark. Kattegat. Endelave SE. Vrag „Kaj“. Advarsel.
 12/802 Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Besejlingsforhold upaalidelige.
 21/1456 }
 24/1621 } Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Forestaaende Havnearbejder. Æn-
 25/1691 } dringer ved Fyrbelysning og Taagesignal. Advarsel.
 26/1751 }
 32/2225 Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.
 39/2648 }
 40/2715 } Danmark. Kattegat. Fornæs N. t. E. Vrag af Flydedok afmærket.
 41/2791 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Ny Jernbanobro under Bygning. Advarsel.
 43/2928 Danmark. Limfjorden. Lopstor. Kanalhavnen. Advarsel.
 44/3025 Danmark. Kattegat. Anholt Havn SW. Tilsanding.
 46/3125 Sverige. Kattegat. Albrektsunds Kanal midlertidig spærret for Trafik.
 46/3126 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1986
 1/56 Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 1/57 England. Dover Havn. Oprensning. Advarsel.
 1/58 England. Humber. Grundt Vand.
 29/2001 England. Humber. Vrag.
 33/2295 Skotland. Firth of Forth. Lystønder og Undervandshindringer udlægges midlertidigt. Advarsel.
 36/2473 England. Themsen Anduvning. Edinburgh Fyrskib ombyttes midlertidig.
 36/2477 England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig.
 42/2869 England. Shipwash Fyrskib. Fyrkarakter forandres.
 45/3059 Tyskland. Elben. Reservefyrskib udlagt i Stedet for Elbe 1.
 45/3060 Tyskland. Elben. Vraget af Fyrskibet Elbe 1 afmærket. Trafikforskrift.
 45/3063 Holland. IJmuiden. Vrag afmærket.
 45/3068 England. Themsen Anduvning. Sunk Fyrskib forandret og midlertidig ombyttet med Reservefyrskib.
 46/3129 Danmark. Graadub og Vyl Fyrskibe. Forholdsregler under daarligt Vejr.
 46/3134 Skotland. Noss Head. Taagesignal forandres.
 47/3208 England. Themsen Anduvning. Girdler Fyrskib forandres.

Island og Færøerne.

- 1986
 1/66 Island. Faxaflói. Reykjavík. Vrag. Afmærkning.
 1/68 Island. Fáskrúðsfjörður. Hafnarnes Fyr midlertidig slukket.
 1/69 Island. S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki. Grund fundet.
 17/1179 Færøerne. Bordø. Klaksvig. Havnearbejder. Advarsel.
 28/1912 }
 33/2300 } Island W.-Kyst. Faxaflói. Akranes. Krossvík. Nyt Fyr tændes. Tænding af Fyr udsat.
 33/2299 } Island SW.-Kyst. Reykjanes. Radiofyr oprettes.
 43/2939 } Island NW.-Kyst. Isafjardardjup. Arnarnes Fyr. Oplysning om Grunde i Lysvinkel. Advarsel.
 43/2940 } Island NW.-Kyst. Isafjardardjup E.-lige Del. Borgarey N. Oplysning om Skær.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1986
 1/82 Danmark. Centralsteder for „Efterretninger for Søfarende“.
 1/83 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.
 1/84 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.

- 1986
- 1/85 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/86 *Danmark.* Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 1/88 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/89 *Danmark.* Stednavne rettes i danske Søkort.
- 1/92 *Færoerne.* Vejmelding pr. Radio.
- 2/146 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselsstationer.
- 2/147 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelige Oplysninger angaaende Miner.
- 12/859 *Nordlige Atlanterhav.* Transatlantiske Dampskibruter. Ispatrouilletjenesten genoptages.
- 13/932 *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.
- 16/1115 *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt.* Ispatrouille.
- 16/1116 } *Tyskland. Norddeich.* Oceanvejmeldinger pr. Radio.
- 34/2391 }
- 17/1210 *Danmark.* Udsendelse af Radiotelegrafavis.
- 18/1290 *Danmark.* Telegrammer til Handelsministeriet vedrørende Søfartsanliggender.
- 30/2137 } *Spanien.* Fyr midlertidig slukket.
- 40/2768 }
-

3286. Skotland W.-Kyst. Jura Sound. Oplysning om Skær og Grunde.

(N. t. M. Nr. 2352 (4). London 1936.)

a. *Hutcheson Rock* med under 1,5 m Vand ligger c. 0,1 Sm NE. for den i Kortet angivne Plads paa c. 56° 10' N. 5° 37' W., 1,42 Sm 347° fra *Little Loch Craignish Pier* røde, faste Fyr.

b. En Grund med 3,7 m Vand ligger paa c. 56° 12' N. 5° 37' W., 0,82 Sm 180° fra *Shuna Cottage*.

c. En Grund med 4,6 m Vand ligger 0,25 Sm 333° fra *Little Loch Craignish Pier* røde, faste Fyr.

d. En Grund med 5,5 m Vand ligger 0,95 Sm 187° fra *Little Loch Craignish Pier* røde, faste Fyr.

3287. Skotland W.-Kyst. Loch Melfort. Grund.

(N. t. M. Nr. 2352 (3). London 1936.)

En Grund med 5,0 m Vand ligger paa c. 56° 15' N. 5° 33' W., 1,27 Sm 288° fra *Kamcs Farm*.

3288. Skotland W.-Kyst. Cuan Sound. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2352 (2). London 1936.)

1. En Grund med 3,7 m Vand ligger paa c. 56° 16' N. 5° 38' W., 0,45 Sm 302° fra *Cuan Sound Kirke*.

2. En Grund med 6,4 m Vand ligger 0,8 Sm 18° fra *Dog Castle*. c. 56° 15' N. 5° 36' W.

3. En Grund med 4,1 m Vand ligger 1,31 Sm 162° fra *Dog Castle*.

3289. Skotland W.-Kyst. Ardencaple Bay. Grunde.

(N. t. M. Nr. 2352 (1). London 1936.)

1. En Grund med 6,4 m Vand ligger 0,8 Sm 49° fra *Ardencaple Point*.

2. En Grund med 3,7 m Vand ligger 0,53 Sm 90° fra *Ardencaple Point*.

c. 56° 20' N. 5° 36' W.

3290. Irland S.-Kyst. Waterford Harbour Anduvning. Tønder inddraget.

(N. t. M. Nr. 2334. London 1936.)

De 6 røde Tønder, der i Forbindelse med Bjergningsoperationer var udlagt paa c. 51° 56' N. 7° 01' W., er inddraget.

(E. f. S. Nr. 21/1470 1936.)

3291. (T). Irland E.-Kyst. Lough Carlingford. Vrag.

(N. t. M. Nr. 2298. London 1936.)

Vraget af et Dampskib, hvorfra Masterne ved Højvande er synlige over Vandet, ligger sunket paa c. 54° 04' N. 6° 07' W., 1,075 Sm 71° fra N.-Spidsen af *Carlingford Pier*. En grøn Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser, er udlagt c. 15 m E. for Vraget.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**3292. Frankrig. Iroise. Anse de Dinant. Rocher Le Bouc Fyr tændt.**

(A. a. N. Nr. 47/3057. Paris 1936.)

Paa *Rocher Le Bouc* er paa c. 48° 11',5 N. 4° 37',0 W. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 4,5^s, Mørke 1,5^s. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt og 7 Sm for rødt Lys. Et sort og rødt, vandret stribet Taarn. Fyret lyser, som følger:

a. Rødt i Pej. fra 164° til 322°. c. Rødt i Pej. fra 338° til 348°.

b. Hvidt i — - 322° - 338°. d. Hvidt i — - 348° - 164°.

(E. f. S. Nr. 42/2878 1936.)

3293. (T). Frankrig. Iroise. Anse de Dinant. Rocher Le Bouc Fyr midlertidig slukket.

(A. a. N. Nr. 48/3124. Paris 1936.)

Rocher Le Bouc Fyr paa c. 48° 11' N. 4° 37' W. er for Tiden slukket.

- 3294. Afrika W.-Kyst. Nigeria. Bonny Floden. Forbudt Ankerplads.**
(N. t. M. Nr. 2327. London 1936.)
Det er forbudt at ankre i Løbet, der fører til *Boler Creek*, mellem *Wallis Point* og *Nosworthy Point* paa Grund af Tilstedeværelsen af et Telegrafkabel.
c. 4° 33' N. 7° 09',₅ E.
- 3295. Afrika W.-Kyst. Bata Bay. Fyrs Plads. Undervandshindring.**
(N. t. M. Nr. 2306. London 1936.)
1. *Bata Bay* Fyr er beliggende paa c. 1° 52' N. 9° 50' E., c. 1,₅ Sm 47° fra den i Kortet angivne Plads og 0,₄₂ Sm 67° fra *Lundone Point*.
2. Et Dampskib rapporterer at have taget Grunden 0,₆₈ Sm 11° fra *Lundone Point*.
- 3296. Sydafrika. Cape Columbine (Cape Castle). Fyr tændt. Taagesignal og Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 2295. London 1936.)
1. Paa Triangulationsmærkets Plads paa *Castle Rock* paa 32° 49' 33" S. 17° 51' 24" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 80 m. Synsvidde: 23 Sm. Hvidt, firkantet Taarn.
2. Taagesignal afgives med Diafon, Et-Stød hver 1^m, Stød 2½^s, Pause 57½^s.
3. Radiofyr. Bølgelængde: 312 kc/s (960 m). Type A 2. Tonefrekvens: 1000 c/s.
Signalet er:
a. Bogstaverne ZSZ, 1 Gang 4 s.
b. Pause 2 s.
c. En lang Streg 20 s.
d. Pause 4 s.
Periode 30 s.
Udsendelsestider:
Under Taage: Uafbrudt.
I klart Vejr: De første 5 Min. af hver halve Time.
(E. f. S. Nr. 29/2005 1936.)
- 3297. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bugt. Fyr tændt. Baake nedrevet.**
(N. t. M. Nr. 46/3232. Washington 1936.)
1. Tæt ved den tidligere Plads for *Halibut Rocks* Baake er paa c. 44° 08' N. 68° 32' W. tændt et Fyr, *Halibut Ledge* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 8,₅ m. Rødt Tremmeværkstaarn.
2. *Halibut Rocks* Baake er nedrevet.
- 3298. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Havn. Romer Shoal Fyr. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 46/3240. Washington 1936.)
Taagesignalet ved *Romer Shoal* Fyr paa c. 40° 31' N. 74° 01' W. afgives nu med Diafon. Signalet er Et-Stød hver 15^s, Stød 2^s, Pause 13^s.
- 3299. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hooper Stræde. Afmærkning midlertidig forandret.**
(N. t. M. Nr. 46/3244. Washington 1936.)
Bishop Head Shoal Klokketønde Nr. 1 paa c. 38° 12' N. 76° 02' W. er midlertidig ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,₃^s, Mørke 2,₇^s. Lystønden afmærker midlertidig Pladsen for *Bishop Head Shoal* Fyr, der er blevet ødelagt.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melleml- og Nord-Amerika.**
- 3300. Brasilien. Itapage Point Fyr. Oplysning om Beliggenhed.**
(N. t. M. Nr. 2360. London 1936.)
Itapage Point Fyr rapporteres at ligge c. 8 Sm ESE. for den i Kortet angivne Plads.
c. 2° 50' S. 40° 00' W.

- 3301. (T). Ecuador. Manglar Alto. Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 2347. London 1936.)
Manglar Alto hvide Blinkfyr paa c. $1^{\circ} 50' S.$ $80^{\circ} 44' W.$ er for Tiden slukket.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3302. Bulgarien. Sorte Hav. Zarevo (Vasiliko). Fyr tændt.**
(N. t. S. Nr. 47/5202. Berlin 1936.)
Paa Molehovedet er paa c. $42^{\circ} 10' N.$ $27^{\circ} 52' E.$ tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvidde: 6 Sm.
- 3303. (T). Tunis. Cap Serrat. Fyr midlertidig forandret.**
(A. a. N. Nr. 48/3117. Paris 1936.)
Cap Serrat Fyr paa c. $37^{\circ} 13',9 N.$ $9^{\circ} 12',6 E.$ viser for Tiden hvidt, fast Lys.

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

- 3304. Ceylon S.-Kyst. Galle Havn. Tønder udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2344. London 1936.)
1. En rød og hvid, vandret stribet Kugletønde er udlagt 0,295 Sm 281° fra det hvide Taarn paa *Watering Point*.
 2. En sort- og hvidternet Stumptønde er udlagt 0,3 Sm 300° fra det i (1) nævnte Taarn.
Det hvide Taarn paa *Watering Point*: c. $6^{\circ} 01' N.$ $80^{\circ} 14' E.$

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 3305. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Semarang Red. Grund findes ikke. Sømærke inddraget.**
(B. a. Z. Nr. 273/3266. 's-Gravenhage 1936.)
Grunden med 5 m Vand paa $6^{\circ} 55' 26'' S.$ $110^{\circ} 24' 19'' E.$ paa *Semarang Red* findes ikke mere, hvorfor den hvide Spidstønde, der afmærkede Grunden, er permanent inddraget.
- 3306. (T). Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja W. Forbudt Ankerplads.**
(B. a. Z. Nr. 273/3267. 's-Gravenhage 1936.)
Indtil videre er det forbudt alle Skibe at ankre indenfor et Omraade begrænset af Breddeparallerne $6^{\circ} 57' 20'' S.$ og $6^{\circ} 58' 20'' S.$ samt Meridianerne $112^{\circ} 40' 55'' E.$ og $112^{\circ} 41' 45'' E.$
- 3307. (T). Sunda Øerne. Java E.-Kyst. Banjoewangi Red. Tønde midlertidig udlagt.**
(B. a. Z. Nr. 273/3269. 's-Gravenhage 1936.)
En sort Stumptønde med afstumpet Kegel er midlertidig udlagt paa Pladsen for den forsvundne Baake paa *De Groot's Klip* paa c. $8^{\circ} 13' S.$ $114^{\circ} 23',6 E.$
(E. t. S. Nr. 29/2031 1936.)

- 3308. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Boenjo SW.-Kyst. Baake nedlagt.**
(B. a. Z. Nr. 273/3265. 's-Gravenhage 1936.)
Den hvide Stangbaake med Ballon paa c. $3^{\circ} 28',_3$ N. $117^{\circ} 48',_2$ E. paa $1\frac{1}{2}$ m Revet paa *Boenjo* Red er permanent nedlagt.
- 3309. Kina. Yang-tze Floden Munding. Tung-chow Crossing. Ching-tien Rocks.**
Dybde aftaget. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 250. Shanghai 1936.)
Dybder paa $3,0$ à $3,6$ m rapporteres at findes i *Tung-chow Crossing* tæt N. for *Ching-tien Rocks* Lystønde.
Det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejlingen af dette Omraade eller at benytte *Tung-chow West Channel*.
Tung-chow Crossing S. for *Ching-tien Rocks*: $31^{\circ} 58' 30''$ N. $120^{\circ} 47' 30''$ E.
- 3310. Kina. Hai-chow Bugt. Che-niu-tao (Tsin Shang I.). Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 251. Shanghai 1936.)
Paa Toppen af *Che-niu-tao* er paa c. $34^{\circ} 58'$ N. $119^{\circ} 53'$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 20^s . Flammens Højde: 72 m. Synsvidde: 22 Sm. Hvidt, rundt Taarn. Fyret er synligt hele Horisonten rundt, men formærkes af *Ping-tao (Tsha Shan)* og *Ta-nien-tao (Ping Tau I.)*.
- 3311. Kina. Liau Tung Bugt. Pei Chiao. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2348. London 1936.)
Paa c. $39^{\circ} 32'$ N. $121^{\circ} 13'$ E., $9,1$ Sm 349° fra *Ta Zhunn Shih* Fyr, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s . Flammens Højde: 200 m. Synsvidde: 34 Sm. Hvid, rund Fyrbygning.
- 3312. Sibirien. Tartary Bugt. St. Nikolaya Point. Radiofyr oprettet.**
(N. t. M. Nr. 1867. London 1936.)
Ved *Krasni Partizan* Fyr paa c. $48^{\circ} 58'$ N. $140^{\circ} 25'$ E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: $300,6$ kc/s (998 m).
Signalet er Bogstavet U, der under Taage udsendes uafbrudt.
I klart Vejr udsendes Signalet (Bogstavet U) fra Kl. 0051—0115, 0451—0515, 0851—0915, 1251—1315, 1651—1715 og 2051—2115.
Rækkevidde: c. 50 Sm.
- 3313. Japan. Hokkaido W.-Kyst. Rishiri To. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2307. London 1936.)
Paa c. $45^{\circ} 13'$ N. $141^{\circ} 08'$ E., $1,3$ Sm 358° fra *Kutsukata Zaki*, er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: $5,6$ m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 3314. Japan. Hokkaido W.-Kyst. Teuri Jima. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2307. London 1936.)
Paa c. $44^{\circ} 27'$ N. $141^{\circ} 19'$ E., tæt SE. for *Gome Saki* og $4,2$ Sm 278° fra *Tatsumi Zaki* Fyr, er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: $5,2$ m. Synsvidde: 5 Sm. Rød, ottekantet Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.
- 3315. Australien N.-Kyst. Port Darwin. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2308. London 1936.)
En Grund med $5,5$ m Vand ligger paa c. $12^{\circ} 29'$ S. $130^{\circ} 51'$ E., $0,38$ Sm 103° fra *Fort Point* Fyr.
- 3316. Tasmania N.-Kyst. Tamar Floden. Somærke udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2286. London 1936.)
En rød Spidstønde er udlagt $0,7$ Sm 67° fra *Little Swan Point* Triangulationsmærke, der staar paa c. $41^{\circ} 16'$ S. $147^{\circ} 00'$ E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Højs Nr.

England:

- R 2334 Lapland. — Sheet 2.
R 3724 Scotland. — Plans in the Firth of Forth.
T Supplement No. 4 to Arctic Pilot, Vol. III.
T Supplement No. 11 to Bering Sea and Strait Pilot.

Tyskland:

- N D. 118 Nordküste von Estland, Keri bis Uhtju. Med Planer af: Loksa og Kunda.

Tillæg.

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

3317. Danmark. Sundet. Tuborg Havn. Indsejlingsrende udvidet. Oplysning om Afmærkning.

Indsejlingsrenden til *Tuborg* Havn er nu udvidet til 40 m.

Afmærkningen ved Indsejlingsrenden er anbragt oppe paa Grunden udenfor Sejløbets Grænser og er saaledes til Vejledning, men angiver ikke Sejløbets Bredde.

Tuborg Havn: c. 55° 43',₆ N. 12° 35',₃ E.

(E. f. S. Nr. 29/2042 1936. Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 273 og 211. Danske Lods, Side 261. Havnelods, Side 130 og 198.)

3318. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 29. November d. A. af *Klørdyb* fandtes Dybden i Baakelinien at være c. 3,₄ m.

c. 54° 50',₆ N. 10° 33',₁ E.

(E. f. S. Nr. 44/2989 1936.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3319. Danmark. Kattegat. Munke Grunde N. t. W. Vrag.

Vraget af Dampskibet *Ally* er efter en Kollision sunket i 21 m Vand paa c. 56° 00' N. 10° 57' E., c. 2½ Sm N. t. W. for rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste *Munke Grunde*. *Ally*, der er lastet med Cement, er paa c. 100 ts og c. 30 m lang. Det er udelukket, at den kan staa paa Bunden i oprejst Stilling. Vraget er forgæves eftersøgt.

3320. (T). Danmark. Kattegat. Kobbergrund E. Lys- og Fløjtetønde i Uorden.

Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrund E.* paa c. 57° 08',₃ N. 11° 23',₂ E. viser for Tiden upaalidelig Fyrkarakter.

3321. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Indsejling oprenset.

Indsejlingen til *Tyborøn* Havn er oprenset saaledes, at Havnen kan besejles af Fartøjer med et Dybgaende paa indtil 4 m.

c. 56° 42',₄ N. 8° 13',₆ E.

(E. f. S. Nr. 47/3197 1936. Havnelods, Side 199.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3322. Nordsøen. Bovbjerg W. Drivende Vrag.

Kutteren *Maren Tuborg* rapporterer den 28. November d. A. at have passeret en drivende, svær Bom, der ragede c. $1\frac{1}{2}$ m over Vandet, paa c. $56^{\circ} 29\frac{3}{4}'$ N. $6^{\circ} 50\frac{3}{4}'$ E., c. 41 Sm W. for *Bovbjerg* Fyr. — Den drivende Vragdel er senere blevet forgæves eftersøgt.

3323. (T). Danmark. Tybørn Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.

Lys- og Fløjtetønden *Tybørn* paa c. $56^{\circ} 43'$ N. $8^{\circ} 10'$ E. er drevet i Land. Den vil snarest blive genudlagt.

3324. Danmark. Graadyb. Fanø Lo. Oplysning om Sømærkes Plads.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/3107 1936 meddeles, at den røde Spids-tønde med kort Stage og mærket *XI* ligger i 7,7 m Vand ved Middel Springtids Låv-vande paa $55^{\circ} 27' 51''$,₈ N. $8^{\circ} 25' 07''$,₅ E. i Retningen 92° fra *Fanø Lo* Fyr.

(E. f. S. Nr. 45/3107 1936. Kort Nr. 308, 255 og 245. Danske Lods. Side 100. Søm.-Fort., Side 16, Nr. 18.)

43. AARG.
NR. 50

10. DECEMBER
1936



AGENTURFIRMAET

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8901

GENERALREPR. FOR:

THEODOR ZEISE

ALTONA - ELBE

■

A/s EUREKA

MEK. VERKSTEDER

OSLO

■

m. fl.

+ 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 bar 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): Indenby 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang, Lodspenge eller 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 Vandalgitter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørjes af henvørende 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 Kafen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa Indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Prillager ved Toldboden.

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. Havnepengen 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. m³. 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.

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Kalvebod Brygges Bolværker 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-Register-tonnagen + 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler 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. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornödenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornödenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodstvang, Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering: af Dampskibe Ind og ud af Havnen fra 25 til 140 Kr., Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres. Ballast, leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand leveres fra Kaj og Baad for henholdsvis 1,40 Kr. og 2,25 — 2,75 Kr. pr. Ton. Losning og Ladning. I Frihavnen besørjes Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen, Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opbevaring af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 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. Frihavnen, 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Kajerne

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepengen for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. benholdsvis 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 »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m³. 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 Kulkræner. 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. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værealgilt: Moderat. Bugsering, afnød, Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers 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. Købingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra 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 Slang 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.

Hellerup Kulimport A/S

TUBORG HAVN
Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

ALFRED CHRISTENSEN

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

Rederi, Befragtning og Klarering
Bunkerkul

Regelmæssig Linie, Goole—København

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 50

TORS DAG 10. DECEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

OPFORDRING TIL TILBAGEHOLDENHED

Der er i den sidste Tid gentagne Gange blevet henvist af udenlandske, især engelske Redere til Verdensskibsfartens gunstige Udvikling og Opsving, og der anføres som Aarsag de forskellige Foreteelser indenfor de økonomiske, fragtpolitiske og krigsøkonomiske Felter. Men desforuden foreligger ogsaa andre, ikke uvæsentlige Ytringer fra andet Rederhold, og disse indeholder en vis Tilbageholdenhed for ikke at sige Skepsis overfor Frentiden for Skibsfarten.

Alene i de sidste Par Uger har tre kendte Repræsentanter for den udenlandske Skibsfart udtalt sig. Vi bragte forrige Uge det norske Rederforbunds Præsident, Fr. Odfjells Udtalelser, og hertil føjer sig Lord Essendons sidste Kommentarer, der gaar ud paa, at seks Maaneders Liv indenfor Erhvervet ikke er tilstrækkelig til at opveje seks Aars Depression, saa meget mere som der heller ikke i Dag tjenes tilstrækkeligt til at foretage de forskellige nødvendige Afskrivninger. Lord Luke frygter for, siger han i en Tale, at den i adskillige Lande konstaterede Opgangssituation i Tempo er for pludselig og i sine Aarsager for unaturlig til, at man kan regne med en sund og rolig fast videre Udvikling paa dette Felt. Efter hans Mening bærer den nuværende Udvikling allerede i sig Kimen til ny Depression.

Skibsreder Odfjell var som bekendt navnlig inde paa Faren ved de forskellige økonomisk-nationalistiske Tendenser, der er fremme i Tiden.

Det er saaledes for lidligt at være 100 pct. Optimister. Optimisme maa der selvfølgelig til, men der synes at være Grund til nogen Tilbageholdenhed.

DEN DANSKE HANDELSFLAADE

Den sidste Opgørelse for den danske Handelsflaade viser en ubetydelig Tonnageformindskelse og en Forøgelse paa 30 i Skibenes Antal. Det er som sæd-

PRAKSIS OG TEORI

Spørgsmaalet om Skibsfart eller andre Erhverv skal Sdrives under private Former eller under Statens Formynderskab er under stadig Diskussion i forskellige Lande. Hvordan Udviklingen videre vil forme sig, staaer hen i det uvisse, men nu meddeles del fra Tyskland, at man der er ganske klar over det Standpunkt, der er taget. »Hansa« bringer saaledes en længere Meddelelse om, hvordan tysk Skibsfart paany gaar over paa private Hænder, og, som Bladet siger, det er efter »Førerens Vilje«. Det private Initiativ indenfor Skibsfarten skal fremmes overalt, hvor det kan yde det samme eller mere end den offentlige Forsorg.

Hvor langt Udviklingen kan føres, i det Øjeblik Staten overtager Kontrollen over Handelsflaaden, har man allerede grelle Eksempler paa. Det er derfor, siger Bladet, en af de vigtigste Foreteelser, vi staaer overfor, Tysklands Skibsfart skal paany over paa private Hænder. Og der henvises direkte til Argo Reederei A/G, Bremen, der nu er blevet forandret til Argo Reederei Richard Adler & Co.

Det er fuldkommen rigtigt, men Tiden vil vise, hvor meget der er Teori, og hvor meget der er haandrigelig Praksis.

REDERMØDET I OSLO

Et skandinavisk Rederimøde afholdtes Onsdag i Oslo. Heri deltog en fyldig Repræsentation for Rederne i Danmark, Norge og Sverige. Fra dansk Side deltog Direktør J. A. Kørbing, Generalkonsul H. Gether, Skibsrederne A. P. Møller og T. C. Christensen samt Direktør E. Mægaard.

Paa Mødet drøftedes en Række aktuelle Sager af fælles Interesse for de skandinaviske Rederier, blandt

vanlig i se senere Aar Motorskibene, der møder med Forøgelse, mens Dampere og Sejlskibe begge møder med betydelige Minus'er.

Afgang og Tilgang i Handelsflaaden pr. 15. November 1936 viste:

Afgang	Dampskibe		Motorskibe		Sejlskibe		Tilsammen	
	Antal	B. R. T.	Antal	B. R. T.	Antal	B. R. T.	Antal	B. R. T.
Forliste	—	—	14	819	—	—	14	819
Solgt til Udlandet	17	37,630	12	22,323	—	—	29	59,953
Ophuggede	2	711	—	—	—	—	2	711
Opmaaling	—	9	—	7	—	—	—	16
Forsynet m. Motor	1	357	—	—	6	1,248	7	1,605
Tilsammen	20	38,707	26	23,149	6	1,248	52	63,104
Tilgang								
Nybygget i Danmark	3	4,362	46	43,522	—	—	49	47,884
Nybygget i Udlandet	—	—	—	—	—	—	—	—
Indkøbt fra Udlandet	8	7,448	16	1,374	2	264	26	9,086
Opmaaling	—	1,652	—	1,715	—	—	—	3,367
Forsynet m. Motor	—	—	7	1,528	—	—	7	1,528
Tilsammen	11	13,462	69	48,139	2	264	82	61,865
Nettoforøgelse (+) eller Formindskelse (—)								
Nettoforøgelse (+) eller Formindskelse (—)	—9	—25,245	+43	+24,990	—4	—494	+30	—1,239
Tonnagen pr. 1/1 36	507	602,997	1,412	536,885	33	3,471	1,952	1,143,353
Tonnagen pr. 15/11 36	498	577,752	1,455	561,875	29	2,487	1,982	1,142,114

Man ser, hvorledes Tallene for Damp- og Motorskibenes Tonnage Aar for Aar nærmer sig hinanden. Næste Aar vil utvivlsomt Tonnagetallet for Motorskibe

være større end for Dampere, og dermed et ret opsigtsvækkende Punkt i Udviklingen være naaet.

andet Spørgsmaalet om Søsnændenes Krigsforsikring, der, foranlediget af den spanske Borgerkrig, er rejst af Søfolkene og Skibsofficerernes Organisationer.

TRADE FOLLOWS THE TOURIST

Ved Aarsbanketten i den engelske Travel Association udtalte Hertugen af Kent, at »trade follows the tourist. The world that travels is likely to be a world of peace«. Kort sagt med Rejselivet følger Fred og Fordragelighed.

Blandt Gæsterne var mange Diplomater, og alle benyttede Lejligheden til at hylde Foreningens Præsident, Lord Derby, som er en af Englands mest populære Personligheder.

Det er ganske godt, engang imellem at faa fastslaaet den Art Kendsgerninger. Turistvæsenet har ofte været betragtet med halvt medlidende, halvt overbærende Blikke. Det var noget, der ikke saadan kunde regnes med.

Her i Landet er man unægtelig begyndt at regne med det — omend paa den forkerte Led. Man har søgt at vanskeliggøre — dels villet prøve det — Danmarks Rejse til Udlandet ud fra den Betragtning, at disse Penge med Held kunde anvendes her i Landet eller til fornuftigere Formaal.

Men i en Tid som vor, hvor alt efterhaanden nærmer sig Tuskhandel-Perioden, og hvor det er ved at blive Trumf, at hvad Du gør overfor mig, vil jeg gøre overfor Dig, er det meget farligt paa denne Maade at udfordre paa et Felt, hvor vi kan regne med en betydelig Indtægtskilde for Landet. Det er mange, usædvanlig mange fremmede Turistskibe, der kommer her til Landet i Aarets Løb. Vi har set, hvordan denne Udvikling er blevet forøget Aar for Aar. Men hvis det nu skulde til at hedde sig, at Danmark var det Land, der ikke tillod sine Borgere at rejse i Udlandet, vilde der sikkert blive taget Modforholdsregler. Saa gik man uden om Danmark. For Skibsfarten har det Betydning, at man kan faa de fremmede Turister at befordre saavel som danske Borgere, der vil foretage Rejser med danske Skibe. Men det kan der meget let blive sat en Bom for — hvis man hindrer en naturlig Turisttrafik fra Landet. For saa er det ogsaa vanskeligt at lede den hertil. Det er, som Udviklingen har formet sig i de senere Aar, vanskeligere og vanskeligere.

KAPTJEN OSCAR WISTING

En af norsk Skibsfarts bedste Mænd, Kaptajn Oscar Wisting er pludselig død om Bord paa sit Skib, det berømte gamle »Fram«. Hans Død i Ensomhed nu umiddelbart før 25 Aars Dagen for Sydpolens Erobring er en Afslutning, som følger sig harmonisk til hans Livsværk.

Wisting var Roald Amundsens næstkommanderende, fulgte ham gennem tykt og tyndt og var ogsaa med, da det norske Flag i December 1911 blev plantet paa Sydpolen. Han søgte efter Amundsen, da denne forsvandt, han har gennem hele sit Liv udført en lang Række ædle og anerkendelsesværdige Sømandsbedrifter, og derfor vil der ogsaa ved hans Død fra alle Sider lyde anerkendende Ord om ham. Oscar Wisting var en af Norges djærveste Mænd.

DE DANSK-TYSKE HANDELSFORHANDLINGER

Udenrigsministeriet meddeler officielt:

Ved de i København i Tiden fra den 16. November til 7. December stedfundne Forhandlinger mellem den danske og den tyske Delegation om Ordningen af Samhandelen mellem Danmark og Tyskland i 1937 er samtlige dermed i Forbindelse staaende Spørgsmaal blevet gjort til Genstand for indgaaende

Drøftelser. Medens der paa en Række Punkter er opnaaet Enighed, henstaar enkelte Spørgsmaal endnu uløst.

Den tyske Forhandlingsdelegation er rejst tilbage til Berlin.

Forhandlingerne agtes genoptaget i Begyndelsen af den kommende Uge.

TØRNLOSNING

Nordisk Skibsrederforening meddeler om et Skib, der fornylig var sluttet for en Rejse med Træmasse fra Drammen til Gravesend, hvor det skulde losse ved Imperial Paper Mills Pier i »regulær turn as customary«. Vedkommende Skib ankom til Bestemmelsesstedet kort før et dansk Skib, som ligeledes skulde losse der. Kajpladsen var optaget af et tredje Skib, og begge de to nyankomne Skibe blev derfor fortøjet i Bøjer udenfor Kajen. Vedkommende Mægler, som skulde varetage Skibets Interesser, indgav Notice til Modtagerne om dets Ankomst, men den Mægler, som optraadte for det andet Skib, som var ankommet senere, havde imidlertid givet Notice om dets Ankomst, før Mægleren for det først ankomne havde indgivet sin Notice, og Følgen var, at i Modtagernes Turnbook var det sidst ankomne Skib indført før det først ankomne. Modtagerne lod derfor det sidst ankomne Skib losse før det andet, og dets Rederier mente, at Modtagerne derved havde overtraadt Bestemmelserne om, at der skulde losses i regulær Turn og forlangte Demurrage betalt.

Gennem London-Advokater lod man Sagen undersøge. Til at begynde med fraraadede Advokaterne at gøre noget ved den, fordi det var en fast Regel, at Tørnen blev regnet efter det Tidspunkt, da Skibets Notice blev indført i Tørnbogen, og det var en ufravigelig Regel, at det Skib, hvis Notice først var givet og følgelig først var indført, skulde losses før et, som blev meldt senere, selv om dette var ankommet tidligere.

Nordisk Skibsrederforening hævdede, at en Tørnordning maatte baseres paa den Orden, i hvilken Skibene ankom til Lossepladsen og ikke paa hvem der tilfældigvis faar givet Notice først. Man mente ogsaa, at en Tørnordning, for at den skal være bindende for alle Parter, maa være »reasonable«, og den maa være almindeligt praktiseret gennem et længere Tidsrum. Man hævdede, at det ikke var almindeligt, at et Skib, som ankom efter et andet, skulde faa Tørn foran dette, fordi Mægleren for det først ankomne havde været lidt sent ude med Indlevering af Notice, og Foreningen henstillede til Modtagerne at bevise, at den Tørnordning, de paabaabte sig, havde været almindeligt praktiseret og anerkendt, og bad dem paavise, at de havde haft lignende Tilfælde tidligere, hvor Rederiet for et Skib, som var ankommet tidligere end et andet, men som havde indgivet Notice senere, havde fundet sig i, at det sidst ankomne blev lossat først uden at gøre Krav paa Liggedagspenge gældende. Det viste sig, at Modtagerne ikke kunde paavise et eneste saadant Tilfælde, og efter at dette var opklaret, lykkedes det at faa Sagen forligt, saaledes at Rederiet fik godt 85 pCt. af sit Krav.

SKIBSAKTIERNE

Som bekendt har Dampskibsaktier længe været Genstand for livlig Spekulation, hvad der har haft til Følge en betydelig Stigning i Kurserne. Baggrunden for denne Bevægelse, der er den samme i en Række Lande, er naturligvis Bedringen i Fragtsituationen. men Spørgsmaalet er, om Regnskabsresultaterne vil kunne staa Maal med de Udbytteforventninger, som de nuværende Kurser er Udtryk for. Det vil sikkert være klogt ikke at forcere Kurserne for stærkt, hvis man ikke vil risikere et Bagslag.

I Norge er man meget betænkelige. »Jobbe er risikabelt«, skriver Norges Handels- og Sjøfartstidende i en ledende Artikel og siger, at der ikke er nogen rimelig Grund til de høje Overkurser, idet Stillingen først maa konsolideres og Fremtiden sikres.

Ved Siden af Subsidier og Flagdiskriminering har vi Krigsfaren, og de samme Aarsager, som nu skaber en vis Konjunktur, kan paa et Øjeblik vendes til den rene Ødelæggelse, siges der videre i Bladet.

Med Henblik paa de Forestillinger, der her og der maatte findes om en kommende Krigskonjunktur er der Anledning til at indskærpe, at en Gentagelse af

Verdenskrigens neutrale Skibsfart næppe vil kunne ventes i næste Omgang: »Bortset fra den Mulighed, at vi kan komme til at ligge i »Ildlinien«, er det saa temmelig sikkert, at de Metoder for Søkrig og Blokade, som efterhaanden blev udviklet i Krigsaarene 1914—18 vil blive genoptaget i udvidet og »forbedret« Skikkelse. Sandsynligheden taler for, at vor Neutralitet vil blive stærkt truet, og at neutral Skibsfart ikke vil have store Muligheder ved det Sammenstød, som nu truer.«

De samme Betragtninger kan sikkert med Rette anlægges her.

MEDDELELSER FRA DANSK

Belomorsk Havn (tidl. Soroka).

Ved Vygflodens Udløb i Hvidehavet, hvor den danner et Della med ca. 40 Smaaøer, grundlagdes for et Par Hundrede Aar siden den lille By Soroka (der betyder fyrreløve). Befolkningen bestod først af Fiskere, men mange Aar senere oprettedes de første Savskærerier. I Løbet af hver Skibsfarissæson blev Soroka anløbet af 4—5 udenlandske Skibe, som borttransporterede Savværkernes Produktion. Lastningen foregik paa Reden, ca. 8 km fra Soroka, fra Lægtene og vanskeliggjordes af hyppige Storme.

I Forbindelse med Hvidehavskanalens Bygning steg Sorokas Betydning, idet Kanalen her skulde føres ud til Hvidehavet. For at muliggøre Passage af større Skibe maatte der graves en 8 km lang Kanal fra Soroka ud til Reden. Efter Kanalens Bygning har Udnyttelsen af de omliggende rige hidtil uudnyttede Skovarealer taget et væsentligt Opsving, og store Mængder af Eksporttrælast føres ad Kanalen ud til Soroka eller Belomorsk, som den nu hedder. Man har derfor fundet det paakrævet at anlægge en fuld og moderne Havn ved Belomorsk samt udgrave en ny Tilsejlingsrende paa ½ kms Længde, ad hvilken de største Trælastdampere skal kunne besejle den ny Havn. Dette Arbejde vil bl. a. bestaa i Optagelse af ca. 6 Mill. Kubikm. Grund og Bortsprængning af ca. 30,000 Kbm. Klippe.

Havnen selv vil komme til at indtage et Areal paa ca. 12 Kvadratkilometer. Der vil bl. a. blive anlagt et Antal Kajpladser for Trælasteksporten, en Petroleum- og Benzinhavn, en Kulhavn osv. Arbejdet vil blive mekaniseret i videste Udstrækning, og hele Anlægget blive elektrificeret. Havnen, der er beregnet til en årlig Godsomsætning paa ca. 1,500,000 Tons, skal være færdigbygget til Navigationens Aabning 1937.

Vinternavigation paa Leningrad.

Ifølge en Meddelelse i Pressen venter man den første Is i Farvandet ved Leningrad i Begyndelsen af December. Af Havnens Isbrydere er foreløbig kun den mindre »Silatch« i fuld Beredskab. Istandsættelsen af »Oktjabr« vil formentlig være tilendebragt i den nærmeste Fremtid. »Truvor«, der har været til Reparation i Antwerpen, ventes her til om nogle Dage, og Havnens største Isbryder »Jermak« er for Tiden i Dok i Kronstadt.

Efter Havnekapitajnens Udsagn vil Skibsfarten paa Leningrad for indgaaende Skibe blive sluttet den 20. December og for udgaaende den 25. December d. A.

I de sidste Dage har der hersket let Frost i Leningrad-distriktet.

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i November 1936.

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne sig i de forløbne 11 Maanedes af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	12.385	20.948.205	11.345	18.408.940
1935	11.349	18.953.750	10.102	16.359.240
Forskel:	+ 1.036	+ 1.994.455	+ 1.243	+ 2.049.700

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1936	15.366	17.697.835	10.463	17.216.267
1935	14.843	16.849.790	10.100	16.265.499
Forskel:	+ 523	+ 848.045	+ 363	+ 950.768

I Tidsrummet Januar/November 1936 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, henholdsvis 3.731.938 Tons og 1.192.673 Tons større end til Antwerpen.

DAMPSKIBSREDERIFORENING

Opholds- og Arbejdstilladelse i franske Kolonier.

I »Journal officiel« for den 22. November findes offentliggjort to Dekreter af henholdsvis 18. September d. A. og 4. d. M.

Det første Dekret indeholder Bestemmelser om Betingelserne for franske og fremmede Statsborgeres Adgang til de franske Besiddelser i Indien. Udlændinge deles i Ikke-Immigranter og Immigranter. Ikke-Immigranter skal blot være i Besiddelse af Pas, hvilket skal være forsynet med Visum, saafremt Visum kræves af de paagældende ved Indrejse til Frankrig. Immigranter skal være forsynede med 1) Pas, eventuelt viseret, jfr. ovenfor, 2) Straffeattest, 3) Lægeattest, udvisende at Immigranten ikke er angrebet af nogen smitsom Sygdom eller nogen Sygdom, der gør ham arbejdsudygtig.

Hvis Afrejsen finder Sted fra en fransk Havn, skal der hos vedkommende Dampskibsselskab deponeres en Sum, der er tilstrækkelig til at hjemsende de paagældende; hvis Afrejsen finder Sted fra en udenlandsk Havn, skal de paagældendes Konsul erklære sig villig til at afholde de med en eventuel Hjemsendelse forbundne Omkostninger. Guvernøren for de franske Besiddelser i Indien fastsætter ved Bekendtgørelse Beløbet, der anses for nødvendigt til Hjemsendelse af Immigranten.

Hvis en fremmed Immigrant uden Tilladelse gaar i Land i de nævnte franske Besiddelser, vil han kunne hjemsendes paa det Rederis Bekostning, med hvis Skib han er ankommen. Ved Dekretet, til hvis Indhold man iøvrigt henviser, træffes der nærmere Bestemmelser om Udlændinges Identitetskort m. v.

Det andet Dekret vedrører Franskes og Udlændinges Adgang til Guyana og Inini. Udlændinge, der ikke er Immigranter, skal være i Besiddelse af et viseret Pas, med mindre der herom ved Overenskomster er truffet anden Bestemmelse. Immigranter skal ligeledes være i Besiddelse af et viseret Pas samt være i Besiddelse af en Straffeattest og en Lægeattest. Der gælder iøvrigt tilsvarende Bestemmelser som for de franske Besiddelser i Indien. jfr. Dekretets Indhold.

Douro-Flodens Barre (Oporto).

Tidligere kunde Skibe med mellem 18 og 19 Fods Dybgaende passere Douro-Flodens Barre ved Springflod-Højvande. . .

Sidste Vinter strandede den norske Damper »Inga I« paa Barren, hvor dens Vrag endnu staar. Det viser sig, at der samler sig Sand rundt om det med det Resultat, at ogsaa Vanddybden i Sejlrenden ved Barren formindskes. Der oplyses saaledes for Tiden kun at være 14 Fod ved Nipflod-Højvande og 15 Fod og 6 Tommer à 16 Fod ved Springflod-Højvande. For nylig har for Løsnings i Oporto bestemte Baade med større Dybgaende end 16 Fod maattet løse en Del af deres Last i Leixões, for de har kunnet flyde over Douro-Barren og gaa op til Oporto.

Vi gaar jo nu Vinteren og saaledes for Douro-Barren sædvanligvis vanskelige Forhold i Møde, og jeg tænker ikke, der er megen Sandsynlighed for, at sandpumpende Skibe vil kunne gøre noget paa Barren for omkring Maj Maaned, naar man altså tør regne med nogenlunde konstant godt Vejr. I Mellemliden vil Sandet sikkert yderligere hobe sig op rundt om »Inga I«s Vrag og i Barrens Sejlrende, med mindre Floden i Vinter paa Grund af megen Regn svulmer saa meget op, og Strømmen i Floden bliver saa kraftig, at den formaar at rense ud paa Barren og rundt om Vraget, men noget saadant gør man indtil videre nok bedst i ikke at regne med.

Meddelelse.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart undlader ikke herved at meddele, at »Tillæg Nr. 2 til International Signalbog 1931« er udkommet og forhandles fra G. E. C. Gads Forlag.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Isforholdene.

The Association of Finnish Stevedores første Isberetning foreligger nu. Det fremgaar heraf, at Sejladserne paa Torneå betragtes som sluttede, da der ikke er flere Skibe ventende. Det samme gælder Brahestad, medens Kemi melder lukket paa Grund af Is. Uleåborg meldte den 21. November: Ingen Is. Yxpila venter Sejladserne opretholdt indtil omkring 20. December, og fra Jakobstad ventes ingen Hindringer i denne Maaned. Wasa har ingen Is og uhindret Sejladser, hvilket ogsaa meldes fra Trångsund, og fra Koivisto lyder Meldingen paa Tøvejr.

Lettelse for Skibsfarten.

Bestyrelsen for Suez-Kanalen har besluttet fra 1. April at gennemføre betydelige Nedsættelser i Kanalafgifterne. Afgifterne for lastede Skibe nedsættes fra 34,125 ægyptiske Piastre pr. Netto Register Tons til 29,25 Piastre. Gennemfartsafgiften for ikke lastede Skibe nedsættes fra 17,625 Piastre til 14,625, og Afgiften for Passagerer, der hidtil har været 10 Guldfrauncs, reduceres ogsaa.

Faa svenske Oplæggere.

De svenske Oplæggninger pr. 1. December er opgjort til 14 Skibe paa 58,000 Tons Dødvægt mod 15 Skibe paa 53,000 Tons for en Maaned siden. For et Aar siden var Oplæggningerne 67,000 Tons, og den 1. December 1932 var Tallet 221,000 Tons.

Den internationale Varemæsser i Rio de Janeiro.

Den aarlige internationale Vareprøvedstilling i Rio de Janeiro blev aabnet den 12. Oktober. Af fremmede Lande deltager kun Argentina, Tyskland og Sverige med egne Pavilloner, mens Portugal, som har deltaget officielt ved de tidligere Vareprøvedstillinger i Rio de Janeiro, denne Gang ikke er med af Hensyn til Forberedelserne til Verdensudstillingen i Paris.

Den svenske Pavillon har 15 Udstillere, som selv helt ud har bekostet den svenske Deltagelse. Særlig har S. K. F., L. M. Ericsson og den svenske Bilindustri store Stands, men ogsaa mindre forældede Artikler fra den svenske Metalindustri oplager en betydelig Plads.

Det er vistnok uvist om der bliver afholdt en international Vareprøvemæsser næste Aar. Kommuneautoriteterne skal nemlig have under Overvejelse at foranstalte en pan-amerikansk Udstilling i Marts Maaned 1938 i Rio de Janeiro, og saafremt denne Tanke bliver realiseret, vil man afstaa fra at afholde den aarlige Vareprøvemæsser næste Aar.

Skat paa Smørelje til udenlandske Skibe i De forenede Stater.

Der meddeles fra Washington, at der af »United States Customs Court (First Division)« den 7. Oktober er afsagt Dom angaaende Fortolkningen af Section 630 i Revenue Act af 1932.

Det fremgaar af Domsreferatet, at Sagsøgeren havde hævdet, at visse Partier Smørelje indført fra Danmark til Anvendelse i forskellige norske Skibe i udelukkende udenrigsk Fart skulde være fritaget for Erlæggelse af den i Revenue Act fra 1932, section 601 (c) (4) fastsatte Skat paa 4 Cent pr. Gallon.

Kendelsen gik imidlertid ud paa, at Bestemmelsen i Section 630 maatte fortolkes derhen, at Skattefritagelsen alene gjaldt amerikanske Krigsskibe, amerikanske Fiskefartøjer og amerikanske Skibe anvendt i Hvalindustrien samt saadanne Skibe i Udenrigsfart eller i Fart mellem Amerikas Øst- og Vestkyst eller mellem U. S. A. og dets Besiddelser. For Skibe af fremmed Nationalitet gælder Skattefritagelsen alene Krigsfartøjer.

Den ene af Sagens 3 Dommere afgav et dissenterende Votum, idet han var af den Opfattelse, at Fritagelse gjaldt foruden udenlandske Krigsskibe ogsaa fremmede Fiskefartøjer, Hvalfangstfartøjer og saadanne Skibe i udenrigsk Fart.

Skoleskibskonference i Stockholm.

Den internationale Skoleskibskonference aabnedes forleden i Stockholm under Ledelse af Kaptajn Arnold Schaumburg. I Konferencen deltog foruden Sverige ogsaa Norge, Danmark og Finland.

Drøftelserne drejede sig om Uddannelsen til Søs og Ud-dannelsen paa sejrende Skoleskibe, samt de Fortrin ved Skolerne, som Uddannelsen paa saadanne Skoleskibe faar af Statsmagterne. Videre behandlede de Fordele, som Skoleskibeleverne kan faa ved Ansættelse i Rederierne.

Betalingen for Rømningsmændene.

Vestindisk Handelskompagni A/S havde ved Sø- og Handelsretten anlagt Sag mod A/S Dampskibsselskabet »Norden« i Anledning af, at Vestindisk Handelskompagni havde haft en Udgift paa 2473 Kr. og 160 Dollars ved

Hjemsendelse af det Mandskab, der rømte fra Dampren »Phoenix« under dens Ophold i Sydamerika i Maj 1934. Ved Dommen blev »Norden« domt til at betale efter Paastanden og skal desuden betale Sagens Omkostninger med 500 Kr.

Damper »Deva« beslaglagt.

Paa Begæring af Svitzers Bjergningsentreprise har Fogedretten i Aabenraa belagt den spanske Damper »Deva«, der for Tiden i Aabenraa Havn lossede Kul til Statsbanerne, med Arrest, idet Kaptajnen ikke er i Stand til at udrede en Bjergeløn paa 34,000 Kr., som Svitzer har til Gode for at have bragt »Deva« flot, efter at den var grundstødt udfor Taars paa Lolland paa Rejse til Aabenraa.

Den store Skibsreparation gaar til Holland.

Reparationen af den 10,000 Tons store engelske Damper »Welsh City« af Cardiff skal udføres i Holland. De indkomne Tilbud laa med Undtagelse af det svenske noget nær hinanden, dog var det hollandske, der var fremkommet fra »Wilton Skibsbygningsværksted« i Schiedam ved Rotterdam, det laveste. Det var paa lidt over 200,000 Kroner.

Burmeister & Wan foretager nu en midlertidig Reparation af Skaderne, saaledes at »Welsh City« kan faa Sødygtighedsattest til Rejsen fra København til Rotterdam.

Norske Skibsoplæggninger.

Norges Rederforbund meddeler, at der pr. 1. ds. var oplagt 15 norske Skibe paa tilsammen 25,310 Tons dw. mod 23 Skibe paa ialt 119,365 Tons dw. pr. 1. Nov. Det er altsaa en Reduktion paa 8 Skibe paa tilsammen 94,055 Tons.

Man maa helt tilbage til 1. Oktober 1929 for at finde et lavere Tal end det nuværende. Den Gang var der oplagt 7 norske Skibe paa ialt 7,650 Tons dw.

Skibsbygning i Japan.

Det japanske Trafikministerium har fremsat Forslag, der har til Formaal at skabe en Standardisering af Skibsbygningen for derigennem at gøre den billigere, enklere og hurtigere. For Øjeblikket deler man Handelsskibene paa de japanske Værfter i 3 forskellige Arter paa henholdsvis 9,000, 6,300 og 3,000 BRT. Naar denne Inddeling er blevet gennemført, saa kan ogsaa Bygningsomkostningerne, efter Trafikministeriets Mening, gøres billigere, og der kan indføres adskillige Besparelser. Spørgsmaalet om en Standardisering ved Fremstilling af Maskiner og Motorer er ogsaa kommet paa Tale i Forbindelse hermed.

Ny italiensk Linie til Afrika.

Efter hvad der meddeles fra Rom er der Planer fremme om at reorganisere den italienske Skibsfartstjeneste langs den østafrikanske Kyst. Det forlyder, at Lloyd Triestino vil overtage den hidtil af Navigazione Libera Triestina drevne Fart paa denne Strækning og sætte 4 hurtiggaende Skibe ind for at forøge Forbindelsen mellem Italien og de østafrikanske Kolonier og den sydafrikanske Havn Durban. I Forventningen om, at Godsudvekslingen mellem den sydafrikanske Union og de østafrikanske Omraader i Fremtiden vil live op, tror man, at en rentabel Fragtforretning vil udvikle sig. Sydafrika kommer ogsaa i Betragtning som Leverandør af Kød, Kvæg og Levnedsmidler til Dækningen af Behovet i Abessinien. Der var allerede Forhandlinger i Gang herom, da Sanktionerne satte ind, men nu er disse Forhandlinger genoptaget og med Held ført igennem.

Kun eet Skib oplagt.

Det belgiske Rederi Armement Deppe S. A. i Antwerpen afsender i Slutningen af December sin Damper »Antverpia« til La Plata. Dermed vil den sidste endnu oplagte Deppe-Damper og samtidig det sidste i Antwerpen oplagte belgiske Skib komme i Fart. Tilbage er som oplagt i Antwerpen Havn den franske Damper »Docteur Pierre Benoit« fra Messageries Maritimes.

Nyt finsk Skibssalg.

Det store Eriksonske Skibsrederi i Mariehamn har i disse Dage solgt den 2,000 Tons store Sejler »Kylene« til Hamborg til Ophugning. »Kylene« blev bygget 1880 i Glasgow og var i mange Aar i dansk Tjeneste og hed »Susanne«. Den blev købt af Skibsreder Erikson i 1930. Den har i de senere Aar været benyttet i Trælastfarten.

Kredit til Havnebygning i Sao Francisco.

Den brasilianske Regering har af de Midler, der er indkommet i Havneafgifter stillet 3 Millioner Guldmilreis til Raadighed for Regeringen i Staten Sta Catharina. Disse Penge skal anvendes til Udbygning af Havnen i Sao Francisco de Sut.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Fragtmarkedet er inde i en særdeles livlig Periode. Der er stærk Efterspørgsel efter Tonnage specielt for tidlig Lastning, men da der kun er faa disponible Baade, maa Befragterne betale praktisk talt, hvad Rederne forlanger for disse Skibe, og samtidig benytter Rederne deres stærkere Stilling til ogsaa at faa Fragtniveauet for senere Positioner hævet, og heldigvis har de her en god Hjælper i det tilsyneladende konstante Importbehov for Korn og olieholdige Stoffer i Europa. Men selv det stærkere Importbehov i Europa for Korn og andre Fødemidler, foraaarsaget af den ringe europæiske Høst i Aar, havde dog næppe været tilstrækkelig til at fremkalde den Forandring, der har fundet Sted paa Fragtmarkedet i det sidste halve Aars Tid. Det er tværtimod den kolossale Oprustning, der finder Sted rundt om i Verden, som er den Faktor, der i hvert Fald i det lange Løb vil komme til at spille størst Rolle for Fragtmarkedets Udvikling, idet de for Oprustningen nødvendige Erstransporter sluger kolossale Tonnagemasser, og denne Transport vil utvivlsomt forlænge et langt Stykke Tid fremover.

Hvad de kurante Markeder iøvrigt angaar, er der i en lang Række trades sat nye Højderrekorder, og der er al mulig Udsigt til, at i hvert Fald December/Januar Tonnage paa visse Markeder kan faa endnu yderligere Tillæg i Raterne.

River Plate har været særdeles aktivt, og har taget en lang Række Baade til europæiske Destinationer til Rater, der ligger omkring 3/6d.—6/- over Minimalraten. Efterspørgslen er stadig meget stærk, og Januar/Februar Tonnage kan idag slutes til omkring 6/- over Minimalraten. Til Destinationer udenfor Schedule-Rangen er Forretningen mindre livlig, men der søges dog stadigvæk Tonnage til Northern Range, og indikeres herfor omkring 28/-. Der kan ligeledes slutes for heavy grain til Pacifickysten, men Befragternes Ide ligger herfor kun paa omkring 22/-, hvilket absolut ikke er tilstrækkeligt til at tiltrække Tonnage. Der er Grund til at tro, at den næste Slutning vil komme til at ligge nærmere omkring 26/-.

Ogsaa det andet vigtige Kornmarked, Australien, har været særdeles livligt. December/Januar Tonnage har betalt indtil 12/6d. over Minimalraten, hvorimod senere Positioner er noget mindre værd. 20. Marts cancelling Skibe kan dog idag opnaa 10/6d., maaske 11/- over Scheduleraten til Europa.

I Forhold til ovennævnte to meget aktive Kornmarkeder synes de øvrige Kornafskibningscentraler nærmest livløse. Montreal har ganske vist taget en enkelt Baad til 3/3d., hvilket jo er noget over Scheduleraten, men i det store og hele har dette Marked været i Stand til at sikre sig det tilstrækkelige Rum med Liners. Fra Vancouver noteres stadigvæk forskellige tentative Ordre for Korn til Europa, men Befragternes Ide, som ligger omkring 26/-, er helt uden Interesse for Rederierne. Denne Forretning maa antagelig betale omkring 30/-, hvis den skal have Tonnage. De øvrige Kornmarkeder har været livløse.

Fra Chile dækker Nitratbefragterne sig stadigvæk paa timecharter-Basis. I Overensstemmelse med det stærke oversøiske Fragtniveau har de maattet betale væsentlig højere Rater for at sikre sig Tonnage. U. S. Pacifickyst-Havnene er stadig blokeret af Strejke,

hvorimod der har været ret livlig Efterspørgsel fra British Columbia saavel til Europa, der for en Januar Baad har betalt den gode Rate af 31/3d., som til Australien, der for et 470,000 cubicfeet Skib har betalt £5600. Lumber til Sydafrika kan gøres paa mille Basis til \$15.00 eller paa lumpsum Basis til omkring £12.000 for 480.000 cubicfeet Bale Januar/Februar/Marts.

Østens Markeder er meget faste. Soyabønner har betalt den højere Rate af 37/- for Januar Tonnage, hvilket kan gentages. For Februar holder Rederne ud for samme Rate, men Befragterne indikerer kun 35/-. Der er kun faa Baade disponible, og Befragterne maa antageligt betale op. Ris fra Saigon er ligeledes et meget fast Marked, men paa Grund af Tonnagemangel har det, hvad aktuel Forretning angaar, været roligt. Der kan positivt slutes til 40/- for Februar/Marts til Frankrig. Ris fra Saigon og/eller Kohsichang til Vest Indien indikerer 42/6d. Februar/Marts. Rangoon har betalt 35/- for Ris til Holland direkte, og 37/6d. til Gdynia. Madraskysten har taget adskillige Baade til Rater omkring 38/- — 38/6d. for Januar/Februar. Karachi har sluttet Hvede til U. K. til 32/-.

Ogsaa de europæiske Markeder er meget tilfredsstillende. Middelhavsmarkedet er fast, og især Alexandria har maattet betale meget høje Rater for at sikre sig Tonnage. Højderrekorden indehaves af en græsk Reder, der fik 20/- for en Baad paa 340.000 cubicfeet Bale til Hull direkte for December Lastning. Meget stor Tonnage er senere sluttet til omkring 17/- — 17/6d. for Januar. De forskellige Erts- & Fosfatforretninger til Continent—U.K. maa naturligvis ogsaa betale bedre Fragter, men paa Grund af disse Forretningers varierende Natur er det vanskeligt at give noget Gennemsnit og iøvrigt maa hver enkelt Forretning prøves, da Befragternes Noteringer ikke er noget Udtryk for, hvad Forretningen i sidste Instans er værd. I vore nærmere Farvande er Rateniveauet ogsaa meget tilfredsstillende. 3200 Tonner skal være sluttet til 7/- for Kul fra Østkysten til Danmark. Trælastmarkederne er praktisk talt ophørt for i Aar.

Timecharter Markedet har været særdeles livligt. En lang Række Baade er sluttet til forskellige Forretninger. Stor Dieseltonnage bydes uden Held \$1.40 for 9/12 Maaneder, Levering og Tilbagelevering USNH. En middelstor Dieselbaad rapporteres at være sluttet 9/12 Maaneder, Levering Østen, Tilbagelevering USNH til 6/6d. Af andre representative Slutninger skal nævnes 7000 ts. Dampet til \$1.27½, delivery Hatteras, redelivery U.K. Continent. Det var Nitratbefragterne, der tog denne Baad. I Vest India-Farten indikeres idag for Danmark 4000 Tonner \$50.00 for 3/4 Maaneder.

Havnemester.

Stillingen som saadan vil blive ledig den 1. Maj 1937 ved Aarhus Havnevesen og ønskes besat med en Mand med Skibsførerbevis, som har flere Aars Erfaring som Officer i større Skibe i oversøisk Fart og godt Kendskab til fremmede Sprog — særlig Tysk og Engelsk.

Stillingen lønnes efter det kommunale Tjenestemand-Regulativa 3. Lonklasse — for Tiden 5,100 Kr. aarlig, stigende med 400 Kr. hvert 3. Aar til 6,300 Kr. + Reguleringstillæg, for Tiden 648 Kr. aarlig. Den er, hvis fast Ansættelse opnaas efter et Aars Prøvetid, forbundet med Pensionsret efter de i Pensions-Regulativ for Aarhus Kommunes og Aarhus Havns Tjenestemænd og faste Arbejdere fastsatte Regler.

Ansøgninger, som skal indeholde Levnedbeskrivelse og Oplysninger om Sejlads, stiles til Byrådet og indsendes (bilagt bekræftede Afskrifter af Eksamonsbeviser og Anbefalinger) til Havneudvalget senest den 15. Januar 1937.

AARHUS HAVNEUDVALG, November 1936.

Stormskade paa Smaaskibe for ¾ Mill. Kr.

Forsikringssselskaberne har nu foretaget en Opgørelse over Skaderne, som November-Stormen forvoldte Smaaskibene. Ialt opgøres Skaderne til ¾ Mill. Kr.

Heraf har Forsikringen af danske Fiskefartøjer maattet udrede Erstatning for seks Esbjergkuttere, der totalforliste, hvortil kommer partielle Havarier. Det samlede

Skadekrav for dette Selskab udgør 180,000 Kr. Skibsforsikringsforeningen i Frederikshavn har maattet udbetale 70,000 Kr. paa to Skibe. Søassuranceforeningen Ærø har anslaaet sine Tab til 80—100,000 Kr. Marstal Sparekasse har givet Tilsagn om at yde de ærøske Interessenter et Tilskud paa 30,000 Kr. til delvis Dækning af Foreningens Underskud.

Endelig er der til Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri i Erstatninger til de i de to Stormperioder omkomne Fiskeres Efterladte stillet Krav om ca. 170,000 Kr.

Koncentrationen af Italiens Skibsfart.

De endnu bestaaende Skibsfartsselskaber vil efter en af Ministerraadet tagen Beslutning blive indbefattede i 4 store Selskaber, nemlig Societa Italia i Genua med en Kapital paa 500 Millioner Lire, Lloyd Triestino i Triest, Kapital 300 Millioner Lire, Societa Tirrenia i Neapel, Kapital 150 Millioner Lire.

De af Ministerraadet truffne Forholdsregler danner Afslutningen paa det fascistiske Program for en Koncentration af Skibsfartsselskaberne. Til at imødegaa Udgifterne ved denne Koncentration er der blevet dannet et maritimt Financselskab, hvis Kapital kan beløbe sig til 900 Millioner Lire.

Sidste Julekib til Island.

Damperen »Gullfoss« afgik herfra Lørdag som sidste Julekib til Island i Aar.

Jule-Appelsiner.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Toms« er kommet med den første Appelsinladning fra Valencia i denne Sæson. »Toms« har 17,000 Kasser ombord. Senere ventes Selskabets Damper »Broholm«, ligeledes med Appelsiner fra Valencia.

Strandet paa «Hesselø».

En lysk Motorgalease »Hans Alfred«, paa Rejse fra Hamborg til Frederikssund med en Ladning Majs, strandede Fredag Aften paa Hesselø Sydøstrev. Skibet blev i den stærke Storm vandfyldt, og noget af Lasten gik tabt. Svitzers »Bien« gik til Hjælp og bjergede 3 Mand af Besætningen. Naar Vejret bliver bedre, fortsætter »Bien« Redningsarbejdet.

Maskinmestrene i U. S. A. og Strejken.

Reuters Bureau meddeler fra Galvelon i Texas: Skibsmaskinist-Forgundet har nægtet at underskrive Overenskomster med Rederne, med mindre tilsvarende Overenskomster tilbydes Sømændene.

Landbrugsudstillingen 1938.

I Anledning af, at det i 1938 er 150 Aar siden Stavnsbaandet blev ophævet, har Landbrugets Organisationer som tidligere omtalt besluttet i Dagene omkring den 20. Juni 1938 at afholde en stor Landbrugsudstilling i København, og Landbrugsraadet har anmodet Københavns Magistrat om at stille fornødent Areal til Raadighed af Stadens Jorder ved Bellahøj, Borups Allé og Hulgaardsvej, og at bekoste Planering, Opfyldning, Jordbehandling, Indhegning, Vejanlæg, Lys- og Vandtilførsel samt foretage de fra Sporvejenes Side nødvendige Foranstaltninger til Udstillingens Trafikering.

Udgiften til disse Arbejder er kalkuleret til ca. 400,000 Kr., foruden Ejendomsdirektoratets Driftstab, og den samlede Magistrat anbefaler Borgerrepræsentationen at bevilge de 400,000 Kr.

Damper »Indra« forlist

Den lettiske Damper »Indra« har været savnet i nogle Dage. Da der i Rigabugten er ilanddrevet et Lig af et Medlem af Besætningen, maa det befrygtes, at Skibet er gaaet under med sin 7 Mands Besætning.

Esbjerg-Kutterne

Eftersøgningen efter den forsvundne Esbjerg-Kutter »Kis«, der forleden af Motorskibet »Jylland« paa Ruten Esbjerg—Harwich var rapporteret 77 Sømil Vestsydvest af Graaby Barre med Maskinskade og syg Mand ombord, blev i de følgende Døgn foretaget uden Resultat. Søndag Morgen optog Redningsdamperen »Vesterhavet« igen Eftersøgningen, støttet af syv Radio-Kuttere samt Vagerdamperen »Nordøen«, der efter Inspektionstur til Fyrskibene var beordret til at deltage i Eftersøgningsarbejdet, og Redningsdamperen »Vestkysten« fra Thyborøn. Eftersøgningen fortsattes Søndag Formiddag uden Resultat, men Kl. 11,40 indløb til Havnekontoret i Esbjerg Meddelelse fra Cuxhaven om, at Kutteren »Kis« var blevet indbugseret til denne Havn. Derefter blev det store Eftersøgningsarbejde over Blaavand Radio standset.

Søndag Eftermiddag meddelte Strandfogeden i Sønderho til Havnevagten paa Esbjerg ny Havn, at man paa

Stranden ved Sønderho havde fundet Styrehuset af Esbjerg-Kutteren »Vulgaris«, der forles af Fiskeskipper Skelmose. Vragdelen var kun lidt beskadiget, og paa Styrehuset læstes tydeligt Navnet »Vulgaris«. Fundet har bevirket, at Ængstelsen for Kutteren, der har 4 Mand ombord, er steget betydeligt.

Med denne sidste Kutters formodede Forlis har Esbjerg Kutterflaade i Efteraarstormene mistet 8 Kuttere med 32 Mands Besætning. Tidligere paa Aaret er 2 Kuttere gaaet ned med 8 Mand, og 2 Mand er blevet skyllet over Bord fra andre Kuttere og druknet. Det bliver et samlet Tab for Esbjerg Fiskerflaade paa 42 Menneskeliv.

Nyt Motorskib til »Orient«

Fra Nakskov Skibsværft er søsat Nybygningen, Motorskibet »Westralia« til Dampskibsselskabet »Orient«. Det er det ottende Skib, Værftet har bygget til dette Rederi.

»Westralia« er 415 Fod lang, 56 Fod 3 Tom. bred og Lastevnen 8,300 Tons. Søsætningen, der forløb glat, overværedes af Repræsentanter fra Rederiets og Værftets Ledelse, og Skibet døbtes af Frøken Knudtzon, Datter af Formanden for Bestyrelsen for Dampskibsselskabet, Højesteressagfører Th. Knudtzon.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak og Huse midtskibs og agter, og med Plads til 12 Passagerer. Det faar 5 Luger, 2 Master og 2 Sansonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 10 med 5 Tons og 1 med 25 Tons Løfteevne, der betjenes af 5 Tons elektriske Lossespil. Lossespillene, det elektriske Ankerspil, et 5 Tons Varespil, den elektriske Styremaskine leveres af Thomas B. Thrige, Odense. Skibet er foruden de sædvanlige Kølerum til Proviant forsynet med 2 store Lastkølerum paa ca. 15,000 cbft., indrettede til Transport af Kød og Frugt.

I Salonhuset er der i Forbindelse med en stor og smukt udstyret Salon indrettet lys og komfortable Kænre til ca. 12 Passagerer.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestaa af to Burmeister & Wain, enkeltvirkende, 2-Takts Dieselmotorer paa tilsammen 4,000 IHK., der vil give Skibet en Fart af 13 Knob fuldt lastet.

Finsk Eksportregulering

Den finske Regering har forelagt Rigsdagen et Forslag til Lov om Regulering af Eksporten i visse Tilfælde.

Regeringens Motivering herfor er de endnu herskende Vanskeligheder, som den finske Eksport møder i enkelte Lande med Importrestriktioner. Den hidtidige Lov til Værn for Eksporten, som udløber med Udgangen af indeværende Aar, skal have været af stor nationaløkonomisk Betydning, og i Henhold til denne er udfærdiget en Række Forordninger.

Disse Forordninger tager i store Træk Sigte paa 1) Fordeling af Eksportkontingenter mellem de forskellige Eksportører for at hindre en usund Konkurrence, og 2) Koncentrering af Eksporten i Eksportmonopoler. Dette sidste stabiliserer Prisniveauet i de Lande, der har benyttet dem, samtidig med, at man har kunnet højne eller i det mindste stabilisere Prisniveauet i de Lande, der har benyttet Kontingenteringen. Ligeledes har man i Kraft af Eksportørernes Sammenslutning kunnet erobre nye Markeder for enkelte Varer.

Det foreslaas i Lovforslaget, at den nye Lov skal gælde indtil Udgangen af 1939.

Bugserdamperen havde Skylden.

Søretten har afsagt Dom i en Kollisionssag, der af Burmeister & Wain var anlagt mod »Det forenede Bugsererselskab« for Skade paa Nybygningen »Asbjørn« under Indbugsering til Frihavnen.

Bugserdamperen »Odin« havde bistaaet »Asbjørn«, der havde været paa Prøvetur i Sundet, og som derefter skulde afleveres til Rederiet Holm & Wonsild. Netop som Skibet var paa Vej ind mod Kajen i Frihavnen, kom »Odin« lovlig nær til det store Skib, der fik betydelig Skade. Bugsererselskabet krævede B. & W. for Skade paa »Odin« til et Beløb af 3700 Kr., medens B. & W. forlangte Erstatning paa 20,115 Kr. for Skade paa det nye Skib. Søretten udtaler i den afsagte Dom, at Bugserdamperen selv maa sørge for at holde sig klar fra Damper, den ledsager, og Bugsererselskabet blev derfor dømt til at betale til B. & W. en Erstatning paa 19,145 Kr. og i Sagsomkostninger 1000 Kroner.

S.S. »Frederikshavn« ombygget.

Det Forenedes Passagerdamper »Frederikshavn« — det gamle »Aalborg« er vendt tilbage til København efter endt Ombygning og Udvidelse ved Helsingør Skibsværft.

Man har ved denne Ombygning fulgt den Linje, som Selskabet er slaaet ind paa over for sine andre Ruter: Større Plads og større Bekvemmelighed for 3. Klases Passagerer. Der er til deres Brug bygget en meget stor og smuk Salon, forsynet med magelige lædertrukne Sofaer — ganske som paa det smukke nye Motorskib »Aalborg«.

hus«. Der vil herved blive Plads til 250 Rejsende paa 3. Klasse under udmærkede Forhold.

Samtidig er 2. Klasse helt forsvundet og erstattet af en Kahytsklasse, bestaaende af den gamle 1. Klasse.

Mariehamn-Damperen »Bodila« forlist.

Damperen »Bodila«, hjemmehørende i Mariehamn, er forlist i Nærheden af Runde. Skibet havde en Besætning paa 20 Mand, hvoraf de tre druknede, medens de 17 blev reddede af Lodsbaaden fra Runde, efter at de havde drevet 2—3 Timer om i Redningsbaaden.

Stærk Stigning i Jernpriserne.

De danske Importører af Jern og Staal har i disse Dage meddelt deres Kunder, at de paa Grund af Prissigninger dikteret fra Produktionslandene er nødsaget til at sætte Priserne betydeligt op.

Prisstigningen gælder alle Grupper af Jern og Staal, til Smedebrug, til Bygningsbrug, Plader til Skibsværfter osv. Den har været nogelunde lige stor paa alle Omraader — alene i de sidste Dage 16—18 pCt.

Markedet har udviklet sig saaledes, at det i 1932 naaede en Bølgedal med meget lave Priser. Derefter har der til nu været en ganske jævnt fortsat Stigning, som sikkert i væsentlig Grad kan henføres til de Aftaler, der mellem Produktionslandene er blevet truffet i Form af Karteller.

J. Lauritzens største Frugtskib

J. Lauritzens Rederi havde i Torsdags Prøvetur med sit hidtil største Frugtskib, »American Reefer«, der er bygget paa Nakskov Skibsværft. Det er et meget smukt Skib, bygget i moderne Linier med to gennemløbende Dæk og lang Bak med Bro og Dækshuse i Strømlinieforn.

Skibets Fremdrivningsmaskineri bestaar af en 10-cylindret Dieselmotor af Burmeister & Wains totakts enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning paa ialt 4300 I. HK. Køleanlægget er leveret af Akls. Atlas med Kompressorer, der drives af Thrige-Elektromotorer. Styremaskinen er elektrisk, og Skibet er forsynet med Radiotelegraf, Radio-Pejleapparat, Ekkolod og elektrisk Lod. Hele Hjælpemaskineriet er elektrisk.

Ny Lods i Aalborg

Skibsfører Frederik Sørensen Bang er ansat som Lods ved Aalborg Lodseri fra 1. December.

10,000 Tons dansk Sukker eksporteret.

Selv om Sukkerroekampagnen først slutter henad Jul, har man dog allerede ment, at Resultatet vil blive et saadant, at man har kunnet tillade sig i Aar igen at eksportere en Del, men ellers har der ikke været dansk Sukkereksport siden Krigens Dage. Med den sidste Lading, som afgik i forrige Uge, er ialt i Efteraaret eksporteret 10,000 Tons, et ikke uanseligt Kvantum. Sukkeret er solgt til England. Viser det sig, naar Kampagnen er sluttet, at vi kan undvære mere, vil Eksporten antagelig blive fortsat efter Nytaar.

200 danske Rejsende med »Gripsholm« til København

Som nævnt har den svenske Amerikalinie besluttet at sende »Gripsholm« til København som Julekib med de danske Rejsende fra Amerika om Bord. Efter at have landsat de svenske Passagerer i Göteborg fortsætter »Gripsholm« Rejsen til København og ventes til Frihavnen den 19. December. Det smukke Skib vil føre Dannebrog paa Fortoppen og være julepyntet som gamle

danske Amerikabaade, og paa de danske Amerikabaades lidligere Anlægsplads vil en Modtagelseskomité med Borgmester *Hedebo* i Spidsen byde Dansk-Amerikanerne Velkommen.

Dekret

De 22,3 pCt. forhøjede Tarifer i Kystskibsfarten i Chile er ved et Dekret fra Trafikministeriet traadt i Kraft fra 23. November.

Hongkongs Havnetrafik.

Den samlede Trafik paa Hongkong Havn var 3. Kvartal 1936: Indgaaet 4651 Skibe med 4,798,165 Reg. Tons mod 5240 Skibe med 5,245,899 Tons i 2. Kvartal 1936 og udgaaet 4708 Skibe med 4,793,768 Reg. Tons mod 5511 Skibe med 5,254,673 Reg. Tons.

Ny Lodskaptajn

Lodskaptajn *J. Jensen* ved Københavns Lodseri trækker sig med Udgangen af Aaret tilbage, og til hans Efterfølger er nu udnævnt Lods *V. Olsen*, der i en Aarrække har gjort Tjeneste ved Lodseriet.

PERSONALIA

60 Aar.

Underdirektør i D. F. D. S. *Alb. Hohne* fyldte 4. Dec. 60 Aar. Det er over 43 Aar siden, at *Dir. Hohne* knyttedes til D. F. D. S. I 1903, kun 27 Aar gammel, udnævntes han til Prokurist i Selskabet. I 1925 udnævntes han til Underdirektør, i hvilken Egenskab han, ligesom i Aarene forud, særligt beskæftiger sig med Selskabets omfattende Trafik paa Udlandet. Han har ofret umaadelig megen Interesse paa D. F. D. S.s Idrætsklub og var en Periode dens Formand.

Dødsfald

En af Shanghai's mest kendte Danske, Skibsreder og Mægler *Marinus Justesen* er død, 55 Aar gammel.

Skibsreder *Justesen* kom til Østen for ca. 30 Aar siden og var Reder for »Anglo Danish Shipping Company«, der ejer en 7,000 Damper »Johanne Juestesen«.

Ved Siden af Rederivirksomheden drev den Afdøde en meget stor Skibsmæglerforretning.

Kaptajn *A. P. Kjoller*, Rønne, er død, 70 Aar gammel. Kaptajn *Kjoller* sejlede i mange Aar i Paketsfarten paa København med »Neptun«.

En kendt københavnsk Forretningsmand, Grosserer *Kay Dyhr* er død, 61 Aar gammel.

Grosserer *Dyhr* var født i Aalborg og grundlagde i 1901 i København en teknisk Maskinforretning, Firmaet *Kay Dyhr*. Siden var han med til at starte »Søfartsteknisk Forening« og en Aarrække var han Medlem af Sø- og Handelsretten.

Skibsmægler *A. Mollnitz* i Firmaet *Suenson & Jespersen* er afgaaet ved Døden kun 53 Aar gammel. Han fik sin Uddannelse i Firmaet *Holm & Wonsild*, hvortil han var knyttet i henvend 30 Aar. I 1923 fik han Bestalling som Skibsmægler og gik for nogle Aar siden over til Firmaet *Suenson & Jespersen*.

Tidligere Skibsfører, Kaptajn *Peter Christensen*, Nykøbing F., er afgaaet ved Døden i den høje Alder af 87 Aar. Kaptajn *Christensen* havde været Ejer af forskellige Skibe, som han selv førte, og var sidst Fører af »Guldborgsund«.

POSITIONSLISTE PR. 8. DECEMBER 1936

A

s.s. *Aalborg*, ank. Wiborg 5.12.
s.s. *Aaro*, Thomsen, afg. Huelva 20.11.
s.s. *Aase*, pass. Gibraltar 4.12. p. R. t. Sele.
m.l. *Aase Mærsk*, ank. Christobal 1.12.
s.s. *Absalon*, ank. Kbhvn. 30.11.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Port Said 6.12. udg.
s.s. *Agnete*, pass. Gibraltar 2.12. p. R. t. Hull.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Preston 28.11.
s.s. *Alabama* afg. Bahia 26.11 til Teneriffa.
s.s. *Algarve* i Dok i Helsingør.
s.s. *Alice*, ank. Bordeaux 16.11.
m.s. *Almena*, afg. New York 26.11. til Azua.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Penang 4.12. hjg. til Colombo.
s.s. *Alsund*, Hansen, afg. Setubal 22.11. til Baltimore.
pass. 37° N., 56° W. 5.12.
s.s. *Amalienborg*, afg. Narvik 7.12.
m.s. *Amerika*, Borch, afg. Kingston 22.11. udg. til Los Angeles.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Curacao 21.11. til Southampton.
s.s. *Anna*, afg. London 4.12. til Goole.
m.s. *Anna Mærsk*, afg. Los Angeles 26.11. til New York.
m.s. *Annem*, Wolff-Jørgensen, ank. Sydney 1.12. hjg.

s.s. *Anne*, afg. Alexandria 1.12. til Jaffa.
s.s. *Argentina* afg. Kbhvn. 8.12. til Kolding.
s.s. *Arizona* afg. Horsens 19.11. til River Plate.
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Antwerp 2.12. p. R. t. Alexandria.
m.s. *Asbjørn*, Bjark, pass. 24° 46' S — 9° 55' Ø p. R. t. Cork 2.12.
m.s. *Asia*, Hansen, ank. Pukow 3.12.
s.s. *Asko*, Langlykke, afg. Danzig 30.11.
s.s. *Aslaug*, ank. Tripoli (Syria) 22.11. p. R. t. Beirut.
m.s. *Asnæs*, pass. Gedser 6.12.
m.s. *Astoria*, Jensen, afg. Melbourne 20.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Rotterdam 21.11.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Oslo 6.12. udg.

B

m.l. *Bente Mærsk*, afg. Bahia Blanca 8.11. til Cabo Blanco.
s.s. *Bergenhus* ank. Stettin 8.12.
s.s. *Bertha*, afg. Tyne 3.12. til Norrköping.
s.s. *Bes*, pass. St. Abbshead 5.12.
m.s. *Betagne*, Hansen, ank. Braila 14.11. p. R. t. Danmak.
s.s. *Betty*, afg. Oran 3.12. til Algiers.
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Gibraltar 1.12. til Liverpool.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, ank. Piræus 6.12.
s.s. *Birgitte*, afg. Liverpool 3.12. til Tyne.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. 12. 36

LONDON.....	22.40	MADRID.....	45.00
NEWYORK.....	457.75	AMSTERDAM.....	249.25
BERLIN.....	183.70	STOCKHOLM.....	115.65
PARIS.....	21.45	OSLO.....	112.70
ANTWERPEN.....	77.45	HELSINGFORS.....	9.97
ZÜRICH.....	105.30	PRAG.....	16.35
ROM.....	24.35	WARZAWA.....	86.65

s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Sousse 4.12.
s.s. *Bodil*, pass. Dunnet Hd. 1.12. p. R. t. Stockholm.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Rotterdam 3.12.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 30.11. udg.
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Rotterdam 7.12. pass. Maas Fyrskib 7.12. p. R. t. Buenos Ayres.
s.s. *Brasilien* afg. Buenos Aires 5.12. til Santos.
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Braila 14.11.
s.s. *Bretland*, fung. Pedersen, ank. København 5.12.
s.s. *Britta*, pass. Dungeness 3.12. til Gdynia.
s.s. *Broholm* afg. Valencia 1.12. til Kbhvn.
s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Port of Spain 4.12. til Demerara.
s.s. *Brynhild* ank. Kbhvn. 7.12.

C

s.s. *California* afg. Rio de Janeiro 4.12. til Bahia.
m.s. *Canada*, Knudsen, afg. St. Thomas 3.12. hjg. til London.
m.s. *Canadian Reefer*, afg. Heifa 28.11.
m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Corpus Christi 27.11. til Kbhvn.
s.s. *Charkow* ank. Kbhvn. 7.12.
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Albany (NY) 15.11. til Buenos Aires.
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Las Palmas 6.12. udg. p. R. t. Dakar.
s.s. *Christiansborg*, ank. Middlessbro 5.12.
m.s. *Chr. Holm*, ank. Southampton 8.12.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Neapel 6.12. til La Plata.
s.s. *Chr. J. Kampmann*, afg. Norfolk 23.11.
s.s. *Cimbria*, afg. Sønderborg 7.12. til Gdynia.
s.s. *Clara*, Johansen, pass. Helsingør 8.12. p. R. t. Gdynia.
m.s. *Columbia*, Nørregaard, afg. Rotterdam 4.12.
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Antwerp 3.12. til Alexandria.
s.s. *Cyrl*, Forup, afg. Huelva 3.12.

D

s.s. *Dagmar* ank. Kbhvn. 6.12.
s.s. *Dagmar*, afg. Poole 1.12. til Watchet.
s.s. *Dania*, pass. Brunsbüttel 4.12. p. R. t. Amsterdam.
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore 1.12. udg. til Iloilo.
m.s. *Danmark*, afg. Kbhvn. 8.12. til St. Rose.
s.s. *Delaware* ank. Stocka 7.12.
s.s. *Dorrit*, afg. Oporto 22.11.

E

s.s. *Ebba*, afg. Malta 30.11.
s.s. *Ebro* afg. Helsingør 8.12. til Tanger for Ordre.
s.s. *Edith*, afg. Konakri 22.11. til Havre.
s.s. *Edv. Nissen*, afg. Sydney (NS) 26.11. til Garston.
s.s. *Ejfte Mærsk*, ank. Aarhus 30.11.
s.s. *Egholm* ank. Liverpool 5.12.
s.s. *Elie*, Lisberg, ank. Huelva 2.12.
s.s. *Elisabeth*, afg. Helsingør 28.11.
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Jaffa 22.11.
s.s. *Ellen*, ank. Shoreham 29.11.
s.s. *Ellensborg*, ank. London 3.12.
s.s. *Else*, pass. Havre Rds. 2.12.
s.s. *Emanuel* afg. Calais 7.12. til Gdynia.
s.s. *Energi* forv. afg. Gdynia 8.12. til Riga.
s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Ghent 24.11. til Port Williams.
m.l. *Emma Mærsk*, afg. Los Angeles 26.11. til Manila.
s.s. *England*, pass. Brunsbüttel 7.12. p. R. t. Amsterdam.
s.s. *Enigheden* ank. Warkworth 3.12.
m.s. *Erria*, Rasmussen, pass. Aden 4.12. udg. p. R. t. Colombo.
s.s. *Erik Boye*, pass. Prawli Point 4.12.
s.s. *Erindring* forv. afg. Leith 8.12. til Mass.
s.s. *Erna*, ank. Buenos Aires 3.12.
s.s. *Ester*, ank. Algiers 3.12.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Capelle 4.12.
s.s. *Estland*, C. A. Fischer, ank. Danzig 6.12.
s.s. *Estrid*, afg. Dakar 24.11. til Kanakri.
m.s. *Europa*, Dahl, afg. København 4.12. udg. til Hull.

F

m.s. *Fano*, afg. Riga 29.11.
m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Melbourne 21.11. hjg. til Cape Town.
s.s. *Flynderborg*, pass. Cape Wrath 7.12.
s.s. *Fredensborg*, pass. København 7.12.

s.s. *Frederiksborg*, ank. Sete 7.12.
s.s. *Freja*, pass. Skagen 2.12.
s.s. *Frode* afg. New York 5.12. til Oslo.
s.s. *Estland*, Fischer, ank. Danzig 6.12. p. R. t. Venedig.
s.s. *Fylla*, afg. Thisted 2.12. til Sverige.

G

s.s. *Garonne* afg. Kbhvn. 5.12. til Antwerpen.
s.s. *Georgia* ank. New London 5.12.
s.s. *Gerd*, ank. Liverpool 1.12.
s.s. *Gerda*, afg. Algiers 29.11. til Sverige.
s.s. *Gerda Toft*, afg. Sydney (NS) 7.12.
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Shanghai 2.12. til Japan.
s.s. *Gorm* ank. Garston 7.12.
s.s. *Grete*, afg. Dakar 26.11. til Rio Janeiro.
s.s. *Grønland*, Sørensen, afg. Danzig 3.12. pass. København 4.12. p. R. t. Antwerp.
s.s. *Gudrun*, pass. Gibraltar 2.12. p. R. t. Alexandria.
s.s. *Gunhild*, pass. Skagen 2.12. p. R. t. London.
s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Gibraltar 2.12. til Alexandria.
s.s. *Gyda*, ank. Alexandria 4.12.

H

s.s. *H. H. Petersen* ank. West Hartlepool 7.12.
s.s. *Hafnia*, afg. Aarhus 6.12. til Gdynia.
s.s. *Halfdan* ank. Tallinn 4.12.
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Perna 6.12. p. R. t. Boness.
s.s. *Hans Broge*, ank. Hull 21.11.
s.s. *Hans*, From, ank. Odense 9.12.
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Danzig 24.11. til Bayonne.
s.s. *Harald* ank. Middelfart 7.12.
s.s. *Harriet*, afg. Norrkøping 1.12. til Kotka.
s.s. *Helene*, pass. Helsingborg 1.12. p. R. t. Königsberg.
m.s. *Henning Mærsk*, ank. Aden 30.11. p. R. t. Antwerp.
s.s. *Henry Tegner*, pass. Skagen 24.11. p. R. t. Stansgate.
m.s. *Herdis*, afg. Port Williams 1.12. til Liverpool.
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Richibucto 24.11.
s.s. *Hilde*, afg. Jaffa 21.11. til Clyde.
s.s. *Hindsholm* af. Liverpool 2.12. til Kbhvn.
s.s. *Horsia*, Jørgen Koch, ank. Aarhus 6.12.
s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Tyne 2.12. til Frederikshavn.

I

m.s. *India*, Krarup, afg. Rotterdam 4.12. hjg. til Göteborg.
m.s. *Indien*, Bronér, ank. Venedig 28.11.
s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Marseilles 8.12.
s.s. *Ingeborg S.*, afg. Gibraltar 26.11.
s.s. *Inge Mærsk*, afg. Tyne 27.11. til Stettin.
s.s. *Inger*, ank. Rotterdam 2.12.
s.s. *Inger Toft*, afg. Cardiff 5.12.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. København 7.12.
m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Progreso 2.12. pass. 31° n.B. - 78° v.L. 6.12. p. R. t. Le Havre.
s.s. *Ivar* afg. Bamble 28.11. til Portland Me.

J

s.s. *J. C. Jacobsen* ank. Kbhvn. 7.12.
s.s. *J. Kampmann*, afg. Norfolk 23.11.
s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Beachy Hd. 2.12. p. R. t. Aalborg.
s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Huelva 5.12. til Sas van Ghent.
m.l. *Jane Mærsk*, pass. Dungeness 27.11. p. R. t. Las Piedras.
m.s. *Java* Skjoldam, pass. Dondrahead 6.12. hjg. p. R. t. Aden.
s.s. *Jenny*, ank. Valencia 1.12. p. R. t. Cardiff.
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Bordeaux 25.11.
s.s. *Johanne*, pass. Skagen 30.11. p. R. t. Stettin.
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Alexandria 30.11. til Jaffa.
s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 7.12.
s.s. *Jonna*, afg. Christobal 1.12. til Seattle.
m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. København, 3.12.
s.s. *Jutta*, afg. Gandia 27.11. til Trieste.
s.s. *Jægersborg*, afg. Gdynia 7.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Finisterre 7.12. p. R. t. Huelva.
s.s. *Katholm* afg. Kbhvn. 5.12. til Manchester.
s.s. *Karen*, ank. Malmø 29.11.
s.s. *Karen Toft*, ank. Cardiff 3.12.
s.s. *Karla*, afg. Las Palmas 3.12. til Malla.
s.s. *Kentucky* ank. New Orleans 7.12.
s.s. *Kirsten*, afg. Hamburg 2.12. til Ireland.
s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. London 4.12.
s.s. *Knud* afg. Odense 8.12. til Aabenraa.
s.s. *Knut*, afg. Algiers 26.11. til Hamburg.
s.s. *Kong Haakon* ank. Stettin 7.12.

L

m.s. *Lalandia*, Christensen, afg. Hamburg 5.12. udg. til Rotterdam.
s.s. *Lars Kruse*, ank. Dakar 23.11.
s.s. *Laura*, pass. Barry Is. 25.11. p. R. t. Seattle.
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Bayonne 27.11. til Casablanca.
m.s. *Leise Mærsk*, afg. Danzig 3.12. til Buenos Aires.
s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Horsens 3.12. til Danzig.
s.s. *Lica Mærsk*, afg. New York 1.12. til London.
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Bandholm 4.12. p. R. t. Gdynia.

s.s. *Lilleborg*, afg. Lisbon 7.12.
 s.s. *Lilian*, afg. Ørnsköldsvik 2.12. til Kotka.
 s.s. *Lily*, afg. Vasa 28.11. til Norrsundet.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 1.12.
 s.s. *Louisiana* afg. Rosario 2.12. til Santos.
 m.s. *Lundby*, Lohse, afg. Flushing 24.11. til Rio, Santos og Buenos Aires.
 s.s. *Lynæs*, pass. Wick 6.12.

M

s.s. *Magnus* ank. Bordeaux 30.11.
 s.s. *Maine* ank. Garston 19.11.
 s.s. *Maja*, ank. Kotka 29.11.
 m.s. *Malaya*, P. Sørensen, ank. Shanghai 5.12. hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. New York 4.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Ghent 5.12.
 s.s. *Margrethe* ank. London 8.12.
 s.s. *Margrethe*, afg. Søderhamn 28.11. til Algiers.
 s.s. *Marianne*, ank. Skive 28.11.
 s.s. *Marie Toft*, forv. ank. Huelva 5.12.
 m.t. *Marie Mærsk*, pass. Dungeness 12.11. p. R. t. Venezuela.
 m.s. *Marocco* afg. Neapel 8.12. til Catania.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, afg. Norrkøping 6.12.
 s.s. *Marx*, afg. Skelehtë 30.11. til Burea.
 s.s. *Maryland* afg. Bergen 8.12. til Vaksdal.
 s.s. Mathilde Mærsk, ank. Cambelton 22.11.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Le Havre 6.12. hjg. til London.
 s.s. *Minsk* afg. Leixoes 3.12. til Kbhvn.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, afg. Nantes 5.12. til Blyth.
 s.s. *N. J. Ohlsen* afg. Treport 7.12. til Gdynia.
 s.s. *Najaden*, afg. Esbjerg 3.12.
 s.s. *Nancy*, pass. Dover 4.12.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 6.12.
 s.s. *Nelly*, afg. Kiel 30.11. til Vasa.
 s.s. *Nerma*, afg. Antwerp 3.12. til Åbo.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle 18.11. til River Plate.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Osaka 30.11. til Port Redon.
 s.s. *Niel Mærsk*, ank. Baltimore 27.11. p. R. t. Hongkong.
 s.s. *Niobe*, afg. Viborg 11.12. til Kotka.
 s.s. *Nordborg*, ank. Casablanca 5.12.
 m.s. *Nordbo*, ank. Los Angeles 29.11.
 s.s. *Norden*, afg. Norfolk 26.11. til Ghent.
 m.s. *Nordfarer*, afg. Table Bay 20.11. til Southampton
 m.s. *Nordhavet*, ank. New York 4.12.
 m.s. *Nordhval*, ank. New Westminster 20.11. p. R. t. Pt. Elisabeth.
 m.s. *Nordkap*, afg. Lübeck 28.11. til Riga.
 s.s. *Nordlys*, ank. New York 26.11.
 m.s. *Nordpol*, ank. New Westminster 30.11.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Londonderry 27.11.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, ank. Braila 29.11. p. R. t. Kbh.

O


s.s. *Odin* ank. Göteborg 8.12.
 s.s. *Olof* ank. Manchester 7.12.
 s.s. *Olga*, ank. Sundswall 28.11.
 s.s. *Olof Mærsk*, pass. Helsingør 4.12. p. R. t. Bayonne.
 m.s. *Olympia*, Lorentsen, ank. Baltimore 5.12.
 s.s. *Oregon* afg. Santos 17.11. til Kbhvn. (her ca. 14.12.)
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 27.11.
 s.s. *Otto Petersen*, ank. Garston 3.11.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Vancouver 12.11.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Hull 27.11.
 s.s. *Paula*, afg. Tocopilla 26.11. til New York.
 m.s. *Peru*, Kragelund, afg. Port Said 6.12. hjg. til Sfax.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Manila 4.12. til Cebu.
 s.s. *Polly*, pass. Skagen 2.12. p. R. t. Shoreham.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Aalborg 9.12.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Leningrad 6.12.

R

s.s. *Randi*, afg. Catania 1.12.
 s.s. *Reval*, ank. Hernösand 5.12.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 7.12.
 s.s. *Riga*, ank. Groningen 30.11.
 s.s. *Rigmor*, ank. Danzig 2.12.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Riga 28.11.
 s.s. *Robert*, ank. Oran 28.11.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Waterloo per Skien 6.12.

BRUG  KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Saigon 11.11. til WC Africa.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Nantes 3.12.
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 4.12. til Norfolk.
 s.s. *Scandia*, afg. Tyne 5.12. til København.
 s.s. *Scandia*, ank. Hamburg 10.12.
 s.s. *Scotia*, ank. Rouen 5.12.
 s.s. *Sejro*, Brockman, ank. Parrsboro 6.12.
 m.s. *Siam*, Chr. Nielsen, ank. Shimonoseki 27.11.
 s.s. *Sigrid*, afg. Grangemouth 3.12. til Malmø.
 s.s. *Sigrun* ank. Sønderborg 7.12.
 s.s. *Silkeborg*, pass. Ushant 8.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Oporto 6.12. p. R. t. Kiraldy.
 s.s. *Skagerak*, ank. Tyen 4.12.
 s.s. *Skjold* afg. Havre 5.12. til Bordeaux.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Bordeaux 7.12.
 s.s. *Sleipner* afg. Kbhvn. 8.12. til Gdynia.
 s.s. *Sonja Mærsk*, rapp. 20 m. SSW Niton 4.12.
 s.s. *Sonja*, Rasmussen, rapp. 700 m. fra Cape Race 7.12.
 s.s. *Sophie*, afg. Rønne 2.12. til Brussels.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Huelva 3.12.
 s.s. *Stelia* ank. Kotka 1.12.
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Narvik 20.11. til Baltimore.
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Fayal 25.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Hull 26.11.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Trondheim 1.12.
 s.s. *Svanhild* afg. New Orleans 4.12. til Norfolk.
 s.s. *Svanholm* ank. Manchester 8.12.
 s.s. *Svava* ank. Antwerpen 6.12.
 s.s. *Svend Pii* afg. Sydney (NS.) 3.12. til Dunkirk.
 s.s. *Søborg*, ank. Helsingør 7.12.

T

s.s. *Taarnholm* ank. Danzig 7.12.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, forv. afg. Buenos Aires 10.12.
 m.s. *Tasmania*, Røder, forv. ank. Dakar 6.12.
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Seaham Harbour 9.12. til Struer.
 s.s. *Tekla* pass. Dungeness 3.12. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Tempo*, H. C. Jørgensen, ank. Kbhvn. 9.12.
 s.s. *Tennessee* afg. Oslo 7.12. til Kbhvn. (her 8.12.)
 s.s. *Tomsk* ank. Kbhvn. 6.12.
 m.s. *Tongking*, A. Juul Christensen, pass. Finisterre 6.12. hjg. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Tove* afg. Riga 25.11. til Boston. Linc.
 s.s. *Tovelil*, Nørholm-Hansen, ank. Donau 5.12.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Llanelly 9.12.
 s.s. *Trondhjem* afg. Bergen 8.12. til Aalesund.
 s.s. *Tula* ank. Kbhvn. 5.12.
 m.s. *Tunis* forv. ank. Casablanca 9.12.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, afg. Rosario 27.11. til New York.

U

s.s. *Uffe* ank. Liverpool 2.12.
 s.s. *Ulla*, pass. Ushant 1.12. p. R. t. Konakri.
 s.s. *Ulrik Holm*, ank. Oran 4.12.
 s.s. *Urantienborg*, afg. Sydney 5.12.

V

s.s. *Valborg*, afg. Bremen 3.12. til Skive.
 s.s. *Vendia*, afg. København 7.12. til Danzig.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Middelfart 1.12.
 s.s. *Viborg*, ank. København 29.11.
 s.s. *Victoria*, afg. Aalborg 7.12. til Danzig.
 s.s. *Viola*, pass. Dungeness 28.11. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Virginia* afg. Newcastle 10.11. til Rosario.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 3.12. til Bayonne.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 6.12.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. København 8.12.

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

Telefon 2070 - 12610
 samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

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 » »

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wassberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

STEVEDORETelefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 4055 Mandsresch

Aalborg

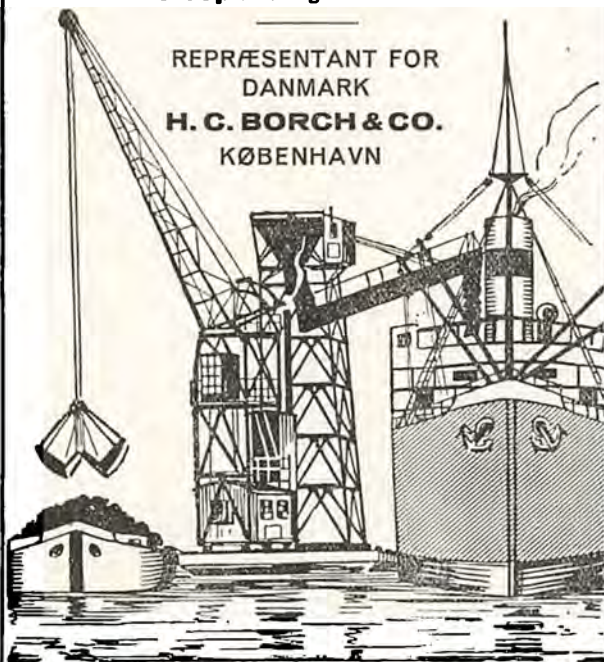
**GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

DANZIG

STADTGRABEN 2

Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkulfra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR
DANMARKH. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN**Weiolin Skibsfarver**

Spørg Deres Skibshandler!

AAGE WEIHESKIBSFARVEFABRIK
NYHAVN 43**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, Befragtningsagenter
og Agenter for regelmæssige LinierSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Manje Grøn 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.

52. Aargang.

København 9. December 1936.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„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-Arket, 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 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.

3325. Sverige S.-Kyst. Åhus NE. Lindö. Ledemærke.
(U. f. s. Nr. 49/3642. Stockholm 1936.)
Den hvidmalede Sten, hvorpaa *Lindö* Stangbaake var opført, bibeholdes for, holdt midt under *Ifö Klack*, at tjene som Indsejlingsmærke til *Landö* Ankerplads.
55° 58',₆₅ N. 14° 25',₃₈ E.
(E. f. S. Nr. 48/3242 1936. Kort Nr. 269.)
3326. Sverige S.-Kyst. Hörvik. Oplysning om Fyr.
(U. f. s. Nr. 49/3714. Stockholm 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 48/3243 1936, meddeles, at *Hörvik* Fyr paa c. 56° 02',₆ N. 14° 46',₃ E. er formørket imellem Pejlingerne 281° og 304°. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys.
(E. f. S. Nr. 48/3243 1936. Kort Nr. 280 og 269.)
3327. Sverige S.-Kyst. Tärnö Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 49/3641. Stockholm 1936.)
Tärnö klockboj paa c. 56° 06' N. 14° 58' E. er inddraget for Vinterperioden.
3328. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamnsleden. Vinterforanstaltninger.
(U. f. s. Nr. 49/3640. Stockholm 1936.)
Naar den hvide Tønde tæt N. for *Sandhamn* Fyr er inddraget paa Grund af Isforholdene, erstattes den af en hvid Ballon, der er ophængt paa en fra en nærliggende Bro udrigget Stang. Ballonen vil, ligesom Tønden, blive belyst af det tværs for Tønden paa c. 59° 17',₄ N. 18° 55',₁ E. staaende *Sandhamns strålkastarefyr, östra*. — Nærmere Meddelelser fremkommer ikke.
(E. f. S. Nr. 27/1811 1936.)
3329. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib ombyttes midlertidig.
(U. f. s. Nr. 49/3639. Stockholm 1936.)
I Begyndelsen af December d. A. vil Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. for Vinterperioden blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede.

3330. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Hudiksvall. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 49/3638. Stockholm 1936.)

Lystønden *Batteriudden* paa c. 61° 40' N. 17° 16' E. er inddraget for Vinterperioden.**3331. Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 33/1086. Helsingfors 1936.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

Ulkokrunni övre og *Ulkokrunni nedre*. c. 65° 23' N. 24° 50' E.**3332. Finland. Bottniske Bugt. Afmærkning forandret.**

(U. f. s. Nr. 33/1084 og 33/1085. Helsingfors 1936.)

1. Nedennævnte nye Sømærker er udlagt, som følger:

a. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost under Ballon paa 65° 05' 45" N. 24° 22' 15" E.

b. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost under Ballon paa 65° 06' 13" N. 24° 22' 30" E.

c. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 65° 06' 35" N. 24° 22' 35" E.

2. Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:

d. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 65° 02' 46" N. 24° 21' 00" E. er flyttet til 65° 02' 43" N. 24° 20' 29" E.

e. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 65° 03' 24" N. 24° 19' 22" E. er flyttet til 65° 03' 28" N. 24° 19' 00" E.

f. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste under Ballon paa 65° 04' 07" N. 24° 19' 42" E. er flyttet til 65° 03' 51" N. 24° 18' 49" E.

g. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 65° 04' 55" N. 24° 21' 22" E. er flyttet til 65° 04' 24" N. 24° 19' 19" E.

3333. Finland. Bottniske Bugt. Hailuoto. Marjaniemi. Løb uddybet. Sømærker flyttet.

(U. f. s. Nr. 33/1083. Helsingfors 1936.)

4,6 m Løbet W. om *Marjaniemi* Fyr paa 65° 02' 21" N. 24° 33' 56" E. er uddybet til 5,2 m ved Middelvandstand. Samtidig er nedennævnte Sømærker flyttet, som følger:

a. Den hvid- og rødmalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 65° 03' 30" N. 24° 29' 31" E. er flyttet til 65° 03' 42" N. 24° 39' 37" E.

b. Den hvid- og rødmalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 65° 01' 44" N. 24° 28' 56" E. er flyttet til 65° 01' 18" N. 24° 29' 05" E.

3334. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

(Telegram fra Lodskontoret i Vasa.)

Lys- og Fløjtetønden *Helsingkallan* paa c. 63° 37' N. 21° 49' E. er inddraget for Vinterperioden.**3335. Finland. Bottniske Bugt. Norrskär. Nyt Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 33/1088. Helsingfors 1936.)

Paa 63° 14' 05" N. 20° 37' 21" E. er tændt et nyt Fyr, *Norrskärs hamnfyr*, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 7,5 m. Fyrpæl. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 65° til c. 70° og fra c. 165° til c. 178°.

Fyret er kun beregnet paa at være til Hjælp for Lodserne.

3336. Finland. Bottniske Bugt. Murgrund. Baake opført.

(U. f. s. Nr. 33/1079. Helsingfors 1936.)

Paa 62° 13' 47" N. 21° 17' 31" E. er opført en Baake, *Murgrund* Baake, der bestaar af en Diamant, hvis øverste Halvdel er sort og nederste Halvdel hvid, paa røde Støtter.

(E. f. S. Nr. 13/871 1936.)

3337. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Råfsö. Kaijakari Fyr. Advarsel.**
 (U. f. S. Nr. 33/1087. Helsingfors 1936.)
 Opmærksomheden henledes paa, at *Kaijakari* hvide Gruppe-Blinkfyr paa $61^{\circ} 36' 50''$ N. $21^{\circ} 21' 54''$ E. paa Grund af Temperaturforandringer kan vise uregelmæssig Fyrkarakter.
 (E. f. S. Nr. 27/1814 1936).

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

3338. **Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Uddybning.**
 Udfor Havnegades S.-lige Ende er foretaget en Udvidelse af $7,5$ m Løbet.
 $55^{\circ} 40'$ ($33''$) N. $12^{\circ} 35'$ ($34''$) E.
 (Kort Nr. 303 og 285. Havnelods, Side 120.)
3339. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborgsund. Turø Ledefyrlinie. Advarsel.**
 Bagfyret paa *Turø* paa $55^{\circ} 02' 34''$ N. $10^{\circ} 39' 53''$ E. i Fyrlinien, der viser fri W. om *Gronne Odde* og E. om *Troense Hage*, er næsten skjult lige til selve Fyrlinien under Passage af Sundet W. fra, saaledes, at Fyrlinien først observeres, naar et Skib er i den.
 (Fyr-Fort. Nr. 707.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3340. **Danmark. Kattegat. Kobbergrund E. Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**
 Lys- og Fløjtetønden *Kobbergrunden E.* paa c. $57^{\circ} 08',3$ N. $11^{\circ} 23',2$ E. er atter i Orden og viser normal Fyrkarakter.
 (E. f. S. Nr. 48/3320 1936.)
3341. **Norge. Skagerrak. Svinesund. Blåsoppynnten. Fyrs Plads.**
 (B. f. F. Nr. 37. Oslo 1936.)
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/2858 1936 meddeles, at *Blåsoppynnten* røde Blinkfyr er beliggende paa $59^{\circ} 05' 54''$ N. $11^{\circ} 16' 57''$ E.
 (E. f. S. Nr. 42/2858 1936.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3342. **Norge. Andfjorden. Moholmen Fyr forandret.**
 (E. f. S. Nr. 11/991. Oslo 1936.)
Moholmen Fyr paa c. $69^{\circ} 19',5$ N. $16^{\circ} 04',3$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 6^s .
3343. **(T). Norge. Svolvær. Vabeinet Fyr midlertidig slukket.**
 (B. f. F. Nr. 36. Oslo 1936.)
Vabeinet Fyr paa c. $68^{\circ} 13',5$ N. $14^{\circ} 34',4$ E. er for Tiden slukket.
3344. **Norge. Sogn og Fjordane. Nordfjordeid. Bølgebryder bygget. Fyr tændt. Sømærker inddraget.**
 (E. f. S. Nr. 11/1095. Oslo 1936.)
1. Fra Pynten N. for *Oselva* er bygget en Bølgebryder 230 m i Retningen 338° og derfra 50 m i Retningen 24° .
 2. Paa Enden af Bølgebryderen er paa $61^{\circ} 54' 18''$ N. $5^{\circ} 59' 20''$ E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 5^s . Fyret lyser hele Horisonten rundt.
 3. Stagerne W. for Bølgebryderen og W. for Dampskibskajen er inddraget. medens Stagen NE. for og nærmest Bølgebryderen forbliver paa Plads.

- 3345. (P). Norge. Hordaland. Fensfjord. Grimeskjær E. Grund.**
(E. f. S. Nr. 11/1097. Oslo 1936.)
Et Fartøj med et Dybgaende af 8,7 m rapporterer at have rørt Grunden paa c. 60° 50',₈ N. 4° 48',₃ E., c. 700 m 95° fra *Grimeskjær*.
Stedet vil blive undersøgt.
- 3346. Norge. Radøy. Bongnestraumen Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 37. Oslo 1936.)
Paa SW.-Siden af *Radøy* er paa 60° 36' 39" N. 5° 05' 17" E. tændt et Fyr, *Bongnestraumen* Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7,₃ m. Synsvide: 2,₃ Sm. Fyrlanterne paa Træstolpe. Fyret lyser hele Horisonten rundt.
Brændetid: 14. Juli—23. Maj.
- 3347. Norge. Bakøysund. Brattholmen. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 37. Oslo 1936.)
Paa W.-Siden af *Brattholmen* er paa 60° 46' 54" N. 5° 00' 04" E. tændt et Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 5,₅ m. Synsvide: 2,₃ Sm. Fyrlanterne paa Træstolpe. Fyret lyser hele Horisonten rundt.
Brændetid: 14. Juli—23. Maj.
- 3348. Norge. Fønnesstraumen. Jesholmen. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 37. Oslo 1936.)
Paa SW.-Siden af *Jesholmen* er paa 60° 47' 18" N. 4° 59' 17" E. tændt et Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 5,₈ m. Synsvide: 2,₃ Sm. Fyrlanterne paa Træstolpe. Fyret lyser hele Horisonten rundt.
Brændetid: 14. Juli—23. Maj.
- 3349. Norge. Skudenes. Skudeneshavn Molo. Fyr tændt.**
(B. f. F. Nr. 37. Oslo 1936.)
Paa den nye Moles Hoved er paa 59° 08' 34" N. 5° 15' 48" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 3^s, Blink c. 0,₃^s, Mørke c. 2,₇^s. Flammens Højde: 7,₀ m. Synsvide: 5,₅ Sm. Fyrlanterne paa Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.
Brændetid: 8. Juli—29. Maj.
- 3350. (T). Tyskland. Norderney Fyrskib midlertidig inddraget.**
(N. f. S. Nr. 49/5495. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Norderney* paa c. 53° 56' N. 7° 14' E. er for Tiden inddraget. Det vil snarest blive genudlagt.
- 3351. (T). Tyskland. Borkumriff Fyrskib midlertidig inddraget.**
(N. f. S. Nr. 49/5496. Berlin 1936.)
Fyrskibet *Borkumriff* paa c. 53° 46' N. 6° 04' E. er for Tiden inddraget.
- 3352. (T). Holland. Zeegat van Texel. Noorderhaaks Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**
(B. a. Z. Nr. 282/3386. 's-Gravenhage 1936.)
Den hvide og sorte, lodret stribede Lys- og Fløjtetønde *Noorderhaaks* paa c. 53° 00',₅ N. 4° 35',₅ E. er for Tiden slukket.
- 3353. Holland. IJmuiden. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**
(B. a. Z. Nr. 280/3366. 's-Gravenhage 1936.)
Vraget, der ligger sunket c. 300 m SSE. for Lys- og Fløjtetønden *IJmuiden*, er uskadeliggjort og den grønne Vraglystønde inddraget.
IJmuiden Lys- og Fløjtetønde: c. 52° 28',₅ N. 4° 29' E.
(E. f. S. Nr. 45/3063 1936.)
- 3354. Frankrig. Calais Anduvning. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 2387. London 1936.)
a. En Grund med 5,₂ m Vand ligger 1,₀₇₈ Sm 292° fra det grønne, faste Fyr paa Hovedet af *Calais* W.-Mole.
b. En Grund med 4,₀ m Vand ligger 1,₀₅₄ Sm 295° fra det i (a) nævnte Fyr.
c. En Grund med 4,₉ m Vand ligger 1,₀₁₈ Sm 298° fra det i (a) nævnte Fyr.
Den grønne, faste Fyr paa Hovedet af *Calais* W.-Mole: c. 50° 59' N. 1° 49' E.
(Se Tillæg.)

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

- 3355. (T). Frankrig. Rance Floden. Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 49/3167. Paris 1936.)
Baaken *Pointe de Cancaval* paa c. 48° 36',₄ N. 2° 01',₁ W. er forsvundet.
- 3356. (T). Frankrig. Saint-Malo Red. Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 49/3160. Paris 1936.)
Baaken *Le Mouillé* paa c. 48° 38',₉ N. 2° 04',₀ W. i *Passage du Décollé* er forsvundet.
- 3357. Frankrig. Tréguier Floden. Baake genopført.**
(A. a. N. Nr. 49/3168. Paris 1936.)
Baaken *Les Trois Pierres Est* paa c. 48° 51',₅ N. 3° 10',₃ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 48/3280 1936.)
- 3358. England S.-Kyst. Southampton Water. Uddybning tilendebragt.**
(N. t. M. Nr. 2370. London 1936.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 10/646 1936 meddeles, at de deri omtalte Uddybningsarbejder er tilendebragt.
c. 50° 53' N. 1° 24' W.
(E. f. S. Nr. 10/646 1933.)
- 3359. England. S.-Kyst. Start Point E. Tønder inddraget.**
(N. t. M. Nr. 2382. London 1936.)
Tønderne, der i Forbindelse med Bjergningsforetagender midlertidig var udlagt paa c. 50° 15' N. 3° 03' W., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 42/2874 1936.)
- 3360. England W.-Kyst. Baggy Point, N. Devon. Vrag afmærket.**
(N. t. M. Nr. 59. Trinity House, London 1936.)
Vraget af Motorketchen *Ceres*, hvorfra Masten ved Lavvande rager over Vandet, ligger sunket paa 51° 08' 50" N. 4° 16' 00" W., c. 0,₄ Sm NW. for *Baggy Point*. En Vragtønde er udlagt i 14 m Vand c. 0,1 Sm N. for Vraget.
- 3361. England W.-Kyst. Bristol Channel. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 60. Trinity House, London 1936.)
Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen i *Bristol Channel*:
1. Lystønden *NW. Elbow* paa c. 51° 26' N. 3° 00' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 2½^s.
2. Lystønden *Welsh Hook* c. 5,₅ Sm 66° fra (1) er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
3. Lys- og Klokketønden *Cockburn* c. 5,₅ Sm 65° fra (2) er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
4. *S. Middle* Tønde c. 2,₈ Sm 44° fra (1) er ombyttet med en rød- og hvidtærnet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
5. *E. Middle* Tønde c. 3,₈ Sm 60° fra (1) er ombyttet med en rød og hvid, lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s.
6. *Newcombe* Tønde c. 3,₅ Sm 59° fra (2) er ombyttet med en rød og hvid, lodret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s.
(E. f. S. Nr. 46/3189 1936.)
- 3362. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2395. London 1936.)
En sort- og hvidtærnet Stumptønde med sort tøndeformet Topbetegnelse, *Jordans Spit*, er udlagt paa c. 53° 34' N. 3° 16' W., 6,₂₅ Sm 274° fra *North West Mark, Formby Point*.

- 3363. (P). Orkney Øerne. Hoy. Tor Ness. Fyr tændes. Taagesignal oprettes.**
(N. t. M. Nr. 2394. London 1936.)
Den 1. Januar 1937 tændes paa *Tor Ness* paa c. 58° 47' N. 3° 18' W. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 19,5 m.
Samtidig oprettes et Taagesignal med Kanon, Et-Skud hver 1^m.
(Kort Nr. 263.)
- 3364. (T). Irland N.-Kyst. Lough Foyle. Crummin Point. Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 2398. London 1936.)
Crummin Point Fyr paa c. 55° 05' N. 7° 14' W. er for Tiden slukket.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 3365. (T). Frankrig. Ile d'Oleron. Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 49/3104. Paris 1936.)
Chenal de Saint-Trojan Baake paa c. 45° 50',₇ N. 1° 11',₂ W. er forsvundet.
- 3366. (T). Portugal. Lissabon Anduvning. Klokketønde forsvundet.**
(N. t. M. Nr. 2402. London 1936.)
Klokketønden paa c. 38° 38' N. 9° 23' W., c. 3,8 Sm 223° fra *Forte de São Julião* Fyr, er forsvundet.
- 3367. (T). Afrika W.-Kyst. Levrier Bugt. Port Etienne Fyr midlertidig forandret. Advarsel.**
(N. t. M. Nr. 2365. London 1936.)
Den hvide Lysvinkel i *Port Etienne* Fyr paa c. 20° 55' N. 17° 03' W. er midlertidig forandret saaledes, at den lyser i Pejlinger fra 299° til 317°, grønt N. for og rødt S. for.
Det strandede Vrag c. 1,95 Sm 137° fra ovennævnte Fyr ligger tæt ved Grænsen mellem rødt og hvidt Lys, hvorfor det tilraades Skibe at holde godt ind i den hvide Lysvinkel.
- 3368. Bermudas Øerne. Stag Rocks. Oplysning om Baakes Plads.**
(N. t. M. Nr. 2358. London 1936.)
Stag Rocks Baake er beliggende tæt SW. for den i Kortet angivne Plads og 0,155 Sm 291° fra *Hogfish* Baake. c. 32° 19' N. 64° 50' W.
- 3369. Bermudas Øerne. Dundonald Channel. Tøndes Plads.**
(N. t. M. Nr. 2358. London 1936.)
Dundonald Channel Tønde ligger c. 0,015 Sm N. for den i Kortet angivne Plads og 0,513 Sm 241° fra *Hogfish* Baake.
- 3370. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Great Wicomico-Floden. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2333. London 1936.)
Great Wicomico Floden Fyr paa c. 37° 48' N. 76° 16' W., ved Indløbet til Floden, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s. Synsvidden er forøget til 12 Sm for saavel hvidt som rødt Lys.

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

- 3371. Brasilien. Bacopary Fyr. Fyrtaarn ommalet.**
(A. a. N. Nr. XX/93. Rio de Janeiro 1936.)
Cabo de Bacopary Fyrtaarn paa c. 6° 22' S. 35° 00' W. er malet rødt.

- 3372. Brasilien. Barra do Rio São Miquel. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. XX/96. Rio de Janeiro 1936.)
Paa Pynten S. for Barren er paa c. $9^{\circ} 51' S.$ $35^{\circ} 50' W.$, $2,7$ Sm 197° fra *St. Anna* Kirke, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvidt Tremmestærtaarn.
- 3373. Brasilien. Barra do S. Francisco do Norte. Tønde flyttet.**
(A. a. N. Nr. XX/91. Rio de Janeiro 1936.)
Den sorte og hvide, lodret stribede Spidstønde er flyttet til c. $10^{\circ} 30' S.$ $36^{\circ} 22' W.$, $2,6$ Sm 120° fra Fyret.
(E. f. S. Nr. 26/1772 1936.)
- 3374. Brasilien. Porto de Ilhéos. Fyr tændt.**
(A. a. N. Nr. XX/90. Rio de Janeiro 1936.)
Paa c. $14^{\circ} 46' S.$ $39^{\circ} 02' W.$, $2,16$ Sm 14° fra *Ilhéos* Fyr, er tændt et nyt Fyr, *Ilhéo Grande* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde 20 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt Murstenstærtaarn.
- 3375. Brasilien. Bahia do Espirito-Santo. Pequeno Grund. Oplysning om Dybde.**
(A. a. N. Nr. XX/94. Rio de Janeiro 1936.)
Dybden paa *Pequeno* Grund paa c. $20^{\circ} 19' S.$ $40^{\circ} 16' W.$, 1 Sm 32° fra *Santa-Luzia* Fyr, er $6,0$ m (Sten).
- 3376. Brasilien. Marobá Grund.**
(A. a. N. Nr. XX/95. Rio de Janeiro 1936.)
En Grund med $3,7$ m Vand, *Marobá* Grund, ligger paa c. $21^{\circ} 14' S.$ $40^{\circ} 35' W.$, 3 Sm 157° fra S.-Pynten af *Ilha das Andorinhas*. Af og til bryder Søen over Grunden.
- 3377. Brasilien. Porto do Rio de Janeiro. Santa Cruz Fyr forandret.**
(A. a. N. Nr. XX/92. Rio de Janeiro 1934.)
Santa Cruz Fyr paa c. $22^{\circ} 56' S.$ $43^{\circ} 07' W.$ er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s .
- 3378. Chile. Corcovado Bugt. Isla Queitao. Fyr atter tændt.**
(B. a. Z. Nr. 275/3293. 's-Gravenhage 1936.)
Isla Queitao hvide Blinkfyr paa c. $43^{\circ} 44' S.$ $73^{\circ} 30' W.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 46/3147 1936.)
- 3379. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Estero Bay. Tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 2386. London 1936.)
En rød Spidstønde er udlagt paa c. $35^{\circ} 23' N.$ $120^{\circ} 53' W.$, tæt W. for en $9,1$ m Grund og $1,1$ Sm 310° fra *Pillar Rock*, *El Morro*.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3380. Jugoslavien. Molat Island. Vranac Point. Fyr forandret.**
(O. z. P. Nr. 12/374. Split 1936.)
Vranac Point Fyr paa c. $44^{\circ} 16' N.$ $14^{\circ} 48' E.$ er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver $1\frac{1}{2}^s$. Synsvidde: 8 Sm.
- 3381. Jugoslavien. Zirje Kanal. Hrbosujak Island. Fyrs Synsvidde forøget.**
(O. z. P. Nr. 12/371. Split 1936.)
Synsvidden af *Hrbosujak Island* røde Blinkfyr paa c. $43^{\circ} 39' N.$ $15^{\circ} 44' E.$ er forøget til 10 Sm.
- 3382. Jugoslavien. Hvar (Lesina) Island. Pelegrin Point Fyr forandret.**
(O. z. P. Nr. 12/370. Split 1936.)
Pelegrin Point Fyr paa c. $43^{\circ} 12' N.$ $16^{\circ} 22' E.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s .
(E. f. S. Nr. 36/2147 1935.)

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

- 3383. Afrika E.-Kyst. Salisbury Hill E. Undervandshindring.**
(N. t. M. Nr. 2391. London 1936.)
Et Skib med et Dybgaaende af 7,0 m rapporterer at have tøret en Undervandshindring paa $28^{\circ} 03' (00'')$ S. $32^{\circ} 36' (30'')$ E.
- 3384. (T). Persiske Bugt. Shatt-al-Arab Anduvning. Fyrskib midlertidig ombyttet.**
(N. t. M. Nr. 2392. London 1936.)
Fyrskibet paa c. $29^{\circ} 36' N.$ $48^{\circ} 50' E.$ er midlertidig ombyttet med en Fyrbaad, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Fyrbaaden har ingen Taagesignal og er ubevogtet.
- 3385. Forindien W.-Kyst. Karachi Harbour. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 2329. London 1936.)
1. Lystønde Nr. 6 er flyttet c. 0,17 Sm i Retningen 333° og ligger nu paa c. $24^{\circ} 48' N.$ $66^{\circ} 58' E.$, 0,542 Sm 352° fra *Manora Point Fyr*.
2. Lystønde Nr. 7 er flyttet c. 0,03 Sm N. efter og ligger nu 1 Sm 345° fra *Manora Point Fyr*.
Fortøjtønden, der tidligere har været udlagt paa Lystønde Nr. 7's nye Plads, er flyttet til denne Lystøndes tidligere Plads.
3. Lystønde Nr. 9 c. 0,68 Sm 349° fra (2) er malet rød med hvide, lodrette Striber.
- 3386. Ceylon S.-Kyst. Galle Havn. Tøndes Plads.**
(N. t. M. Nr. 2406. London 1936.)
E. f. S. Nr. 48/3304 Pkt. 2. 1936 annulleres og erstattes med:
2. En sort- og hvidtærnet Stumptønde er udlagt 0,3 Sm 310° fra det hvide Taarn paa *Watering Point*.
Det hvide Taarn paa *Watering Point*: c. $6^{\circ} 01' N.$ $80^{\circ} 14' E.$

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 3387. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Penoeba Red. Baaker forsvundet.**
(B. a. Z. Nr. 278/3337. 's-Gravenhage 1936.)
Baakerne i Farvandene N. og W. for *Penoeba Island* er forsvundet.
Penoeba: c. $0^{\circ} 19',5$ S. $104^{\circ} 27',5$ E.
- 3388. Sunda Øerne. Banka Stræde. Tg. Lelari. Fyrs Synsvidde.**
(B. a. Z. Nr. 278/3338. 's-Gravenhage 1936.)
Tg. Lelari røde Blinkfyr paa c. $2^{\circ} 48',9$ S. $105^{\circ} 57' E.$ har en Synsvidde paa kun 6 Sm.
- 3389. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Semarang Red. Oplysning om Grund. Lystønde flyttet.**
(B. a. Z. Nr. 279/3354. 's-Gravenhage 1936.)
1. Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa $6^{\circ} 55' 09''$ S. $110^{\circ} 24' 30''$ E., eksisterer ikke mere.
2. Den hvide Lystønde med rødt Et-Blink er flyttet til $6^{\circ} 54' 48''$ S. $110^{\circ} 24' 24''$ E., 4500 m 341° fra Jernfyrtårnet paa den W.-lige Bred af Havnekanalen, som Afmærkning for Vraget af en sunket Lægter.
- 3390. Siam Bugt. Malacca Halvøen E.-Kyst. Trengganu. Tanjong Dungun. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2383. London 1936.)
Tanjong Dungun Fyr paa c. $4^{\circ} 48' N.$ $103^{\circ} 26' E.$ er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 76 m. Synsvidde: 10 Sm.
En Staaltremmeværksbaake.

- 3391. Filippinerne. San Miguel Island. Fyr atter normalt.**
(B. a. Z. Nr. 278/3340. 's-Gravenhage 1936.)
San Miguel Fyr paa c. 12° 43' N. 123° 35' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 25/1547 1935.)
- 3392. Filippinerne. Lubang Island. Golo Island E. Grund.**
(B. a. Z. Nr. 278/3339. 's-Gravenhage 1936.)
En Grund med 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa 13° 38' 30" N. 120° 27' 30" E.,
2,25 Sm E. for *Golo Island*.
- 3393. Kinesiske Hav. Chusan Øhav. Tinghai Harbour. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2372. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 30° 00' N. 122° 06' E.,
0,25 Sm 316° fra *Parry Rock Baake*.
- 3394. Sibirien. St. Vladimir Bugt. North Head (Cape Ballouzok). Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 2366. London 1936.)
North Head Fyr paa c. 43° 55' N. 135° 31' E. har nu en Synsvidde paa 10 Sm.
- 3395. Sibirien. Yegorova Point. Fyrs Synsvidde.**
(N. t. M. Nr. 2366. London 1936.)
Yegorova Point Fyr paa c. 44° 47' N. 136° 27' E. har nu en Synsvidde paa 15 Sm.
— Fyret er bevogtet.
- 3396. Australien. Queensland. Lizard Island. Saddle Islet. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 2385. London 1936.)
Paa c. 14° 42' S. 145° 27' E., 5 Sm 308° fra 187,3 m Toppen af *North Direction Island*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 73 m. Synsvidde: 18 Sm. Firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 3397. Stillehavet. New Ireland. Feni Islands og Green Island. Oplysning om Beliggenhed.**
(N. t. M. Nr. 2341. London 1936.)
Følgende Advarsel indsættes i Kortet tæt W. for *Feni Islands*:
„*Feni Island* rapporteres at ligge c. 7 Sm W. for den i Kortet angivne Plads“.
Green Island: c. 4° 30' S. 154° 05' E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3398. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund Jernbanebro. Reglement for Gennemsejling ophævet.**
Ministeriet for offentlige Arbejder har under den 1. December d. A. ophævet det under 1. November 1928 udfærdigede Reglement for Passage gennem Jernbanebroen over *Roskilde Fjord* ved *Frederikssund* med Ændringer af 23. Maj 1930 og 16. Juli 1934.
c. 55° 50' N. 12° 03' E.
(E. f. S. Nr. 48/2342 1928, 21/1015 1930 og 30/1785 1934. Danske Lods, Side 204, Tillæg Nr. 3, Side 32. Havnelods, Side 67.)
- 3399. Holland. Om Passage af Fyrskibe. Advarsel.**
(B. a. Z. Nr. 278/3326. 's-Gravenhage 1936.)
Under eller kort efter svær Storm er det muligt, at et Fyrskib er drevet noget fra sin Plads, uden at det betragtes som at være „ude af Station“, hvorfor det tilligemed Stationstønderne maa passeres i god Afstand.

Tillæg.

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

3400. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn N. Kloakledning fuldført. Afmærkning.

Kloakledningen tæt N. for *Skovshoved* Havn er nu fuldført. Ledningen udgaar fra Punktet $55^{\circ} 45' (49'') \text{ N. } 12^{\circ} 36' (18'') \text{ E.}$, c. 270 m $334\frac{1}{2}^{\circ}$ fra S.-Enden af *Skovshoved* Havn nye N.-Mole, og strækker sig i Retningen $86\frac{1}{2}^{\circ}$ i en Længde af c. 1450 m.

Som Afmærkning for Ledningen er paa dennes Midte paa $55^{\circ} 45' (50'') \text{ N. } 12^{\circ} 36' (59'') \text{ E.}$ i c. 5 m Vand udlagt en grøn Spidstønde og ved dens Yderende paa $55^{\circ} 45' (52'') \text{ N. } 12^{\circ} 37' (40'') \text{ E.}$ i c. 6 m Vand en anden grøn Spidstønde.

(E. f. S. Nr. 1/18 1936. Kort Nr. 285, 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 261.)

3401. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Lystønde Kalveboderne N. inddraget. Lystønden *Kalveboderne N.* paa c. $55^{\circ} 35' \text{ N. } 12^{\circ} 31' \text{ E.}$ er inddraget. (Fyr-Fort. Nr. 303.)

3402. Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Dybde atter normal.

Dybden i *Assens* Havn er nu atter normal, nemlig i Sejlløbet og N.-lige Havn 7,0 m og i Mellemløbet 5,0 m.

c. $55^{\circ} 16',1 \text{ N. } 9^{\circ} 53',5 \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 14/1016 1936. Kort Nr. 318 og 241. Danske Lods, Side 358. Havnelods, Side 39.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3403. Danmark. Kattegat. Fornæs N. t. E. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

Vraget af Flydedokken, der ligger sunket paa $56^{\circ} 30' 45'' \text{ N. } 10^{\circ} 59' 26'' \text{ E.}$, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er 11 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 39/2648 og 40/2715 1936. Kort Nr. 247, 211, 278 og 280.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3404. Belgien. Ostende. Radiofyr i Virksomhed.

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende, 7. 12. 1936.)

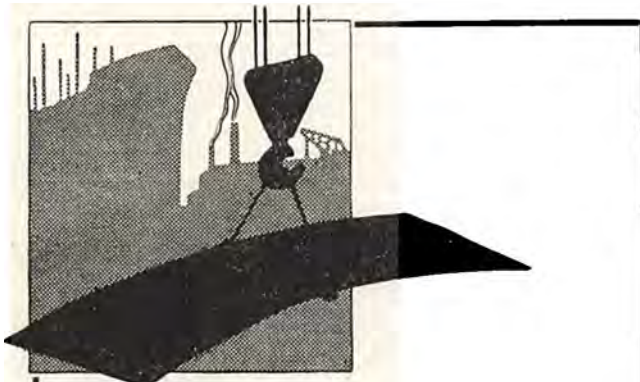
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 16/1088 1936 meddeles, at *Ostende* Radiofyr paa $51^{\circ} 14' 14'' \text{ N. } 2^{\circ} 55' 46'' \text{ E.}$ er traadt i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 16/1088 og 22/1526 1936.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Nybygninger
Reparationer

Aktieselskabet
Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

Den nye

Knud Andersen

»HØJVANDE VED DOVER«

En saltvandsfrisk Roman, hedder det i Anmeldelserne, en spændende Bog, det gælder ikke blot Skildringen af en livsfarlig Rejse ved Englands stormfulde Kyst, men ogsaa de talrige Beretninger om Mennesker, de tre danske Søfolk har mødt paa deres Vej.

Den rigtige Gavebog for Sæns Folk.

Rigt illustreret.

Kr. 7.75, indb. 13.00. GYLDENDAL

WORLD-WIDE BUNKERING SERVICE



SHELL OIL FUEL

FOR
MOTOR SHIPS AND STEAMERS' BUNKERS

MARINE OILS
AND OIL FOR ALL INDUSTRIAL PURPOSES

BUNKERING STATIONS AT COPENHAGEN AND OTHER DANISH PORTS

A/S DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO. :: SHELL HUSET :: COPENHAGEN, V.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANNETABLERET 1879
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AABENRAA

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

FREDERICIA

JULIUS MORTENSENINDEHAVER: 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 101H ED. 87 08 464

AALBORG

RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORGLLOYD'S AGENT
Telefon: 4120 Statstelefon: 16 Telegram-Adr. »Maritime«

KJØGE

F. OHLSSON'S EFTF.ETABLERET 1878
INDEHAVER: A. SØRENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KJØGE

Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

JOHS. UTZONEDSVOREN 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 Telefon: 6 (3 Linier)
The BOE Code Statstelefon: 11
Efter Kontortid: 127

KORSØR

AARHUS

BERGMANN, SMITH & CO.(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)
AARHUSTELEFON 8040 (3 Linier) TELEGR. - ADR.
STATSTELEFON 13 »BERGSMITHS«

NØRRESUNDBY

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

Rasmus ChristensenStatsautoriseret Skibsmægler
AARHUS

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

ADOLPH ANDERSENS EFTF.INDEHAVERE: FRANZ BACH OG CHR. A. BACH
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 71 · Privat: 1212
Telegram-Adresse: Broker**Carl v. d. Hude,**Edsv. Skibsmægler
Etableret 1876
Aarhus

Telgr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

CARL HASSAGER & COIndehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**

Telefoner 91 & 92 Statstelefon 17 Telegram-Adr. "Hassager"

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-FalsterLandmandsbankens Bandholm Agentur Telegram-Adresse:
Telefoner 11 & 41 »HOVMAND«

RUDKØBING

K. H. FRIISstatsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBINGTigr.-Adr.: Telefoner:
„Skibe- Rederiet C. Clausen, Haderslev 109 - 173
mægleren“ Rute fart Rudkøbing - Kiel - Hamborg
AGENTUR:
„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København
De private Assurandører, København

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

SKIVE

AAGE BERINGEDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVETELEFON: TELEGRAM-ADR.
386 & 786 "MÆGLEREN"

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 51

TORS DAG 17. DECEMBER 1936

43. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØMÆNDENES KRIGSFORSIKRING

De danske Søfolk og Skibsofficerer har gennem deres Organisationer rettet Henvendelse til Dansk Dampskibsrederiforening om en Ordning af Krigsforsikrings-Spørgsmaalet for Besætningen paa danske Skibe, et Spørgsmaal, som Forholdene i Spanien paany har gjort aktuelt.

Kravet er ligeledes rejst i de andre skandinaviske Lande, og Sagen var derfor ganske naturligt til Behandling paa Redermødet i Oslo forleden. Rederne er villige til en Ordning, men mener, at Spørgsmaalet maa ordnes ved Lov, saa Krigsforsikringen bliver obligatorisk, og der var derfor i Lørdags indkaldt til et Møde hos Handels- og Søfartsminister Kjærbøl.

Dette Møde resulterede i, at Ministeren henviste Parterne til en ny Drøftelse. Denne fandt Sted senere paa Dagen i Dansk Dampskibsrederiforening, hvori foruden Repræsentanter for Rederne deltog Repræsentanter for Skibsførernes, Styrmandenes, Maskinmestrenes, Radiotelegrafisternes, Sø-Restauratørernes, Sømandenes og Søfyrbødernes Organisationer. Der opnaaedes ikke noget Resultat, men Forhandlingerne fortsattes Mandag Formiddag. Fullt Enighed mellem de to Parter opnaaedes dog først senere paa Dagen ved et Møde i Dampskibsrederiforeningen.

Efter at Søfolkene og Redernes Repræsentanter saaledes var blevet enige, blev deres Forslag tilstillet Handelsministeriet, hvor man straks gik i Gang med at udarbejde det Lovforslag, der skal forelægges Rigsdagen. Forslaget kom for i et Ministermøde Tirsdag og forelagdes Rigsdagen Onsdag, og det er Meningen, at det skal færdigbehandles i denne Uge.

Det Grundlag, hvorpaa man er blevet enige om at beregne den nye Forsikring, er dette: I den eksisterende Ulykkesforsikringslov beregnes Erstatningerne paa Basis af en Aarsløn af indtil 2100 Kr. Hertil lægges 1900 Kr., saaledes at Erstatningen ved Krigsforsikringen beregnes paa Basis af en Aarsløn af indtil 4000 Kr. Til den saaledes udregnede Erstatning kommer yderligere et Tillæg af indtil 10.000 Kr.

Erstatningerne til de Efterladte i Tilfælde af Dødsfald vil til en vis Grad blive udmaalt i Forhold til Afdødes Forsørgerpligter, saaledes at der f. Eks. for en gift Mand uden Børn udbetales en Forsikring af 21.045 Kr., medens der for en Mand, som efterlader sig Hustru og 4 Børn, udbetales 35.200 Kr.

I Tilfælde af fuld Invaliditet udbetales der i Hensigt til Krigsforsikringen den Tilskadekomne et Beløb af 10.000 Kr. en Gang for alle plus 2400 Kr. om Aaret.

Den nye Forsikring skal omfatte alle danske Skibe, og Præmien skal betales af Rederierne. Administrationen foregaar gennem Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri.

Ogsaa i Norge betragtes Sagen som ordnet. Den er der paa det nærmeste færdigbehandlet i Centraladministrationen, men Ordningen kan ikke føres ud i Lovet, før Loven har passeret Stortinget, antagelig i Januar. Denne Udsættelse faar dog ingen praktisk Betydning, da Loven vil faa tilbagevirkende Kraft.

50 MILLIONER

Statsminister Stauning har paany været ude efter de 50 Millioner, som danske Turister skulde bruge i Udlandet. Han mener, at disse Penge kunde spares i Stedet for at ofres i »Udlandets Spillebanker«! Mon vor ellers saa udmærkede Statsminister ikke her gaar for vidt. Mon det ikke er helt ved Siden af at tale om, at disse Penge soldes op i Spillebanker og lignende Steder. Hvorfra har man overhovedet det Tal — 50 Millioner. Det skulde vel ikke være det Tal, der bruges paa Rejser i Udlandet, bl. a. af de Mennesker, der sælger danske Produkter i Udlandet o.s.v. Alle de mange Penge, som Kommissionsdeltagere bruger, kommer i alt Fald her ind under. Og alt, hvad der anvendes til Genève o.s.v.! De Penge, danske Turister paa Rejser i Udlandet giver ud, er godt givet ud. Lad os dog endelig ikke her prøve at efterligne visse udenlandske Staters Isoleringstendenser. Det er taabeligt at tro, at de faa Millioner, der anvendes af danske Turister som ren og skær Luksus, skulde spille nogenomhelst Rolle i Statshusholdningen. Og skulde det virkelig komme dertil, at Danmark opnaaede den tvivlsomme Ære at være blandt de første, der forbød sine Borgere at rejse paa Fornøjelsesrejse i Udlandet, da vil dette blive en Boomerang, som vi meget hurtigt vil komme til at mærke Slaget af. I Tider som de nuværende gælder det ikke om paa den Maade at isolere sig, men at mobilisere en Smule sund Fornuft. Det kan tiltrænges haardt overfor de øjensynligt kraftigt stigende Angreb paa Turisternes Millioner. Der er blot det uhyggelige ved Tallet — at det formodentlig er sat 5—6 Gange for højt. Til rene Luksusrejser er det et forsvindende Beløb, der bruges. Og man vil dog vel ikke forbyde danske Forretningsfolks Rejser i Udlandet? At det andet er taabeligt, — at forbyde Turisternes Rejse — er en Sag for sig, men selvmorderisk vilde det være, om vi pludselig skred til at prøve at sætte Pigtraad om Landet.

TRONSKIFTET I ENGLAND

Verden har i den sidste Uge kun talt om én Ting: Begivenhederne i Storbritannien. Hvem tør vel være Dommer her, og hvem tør vel sige, at dette var den lykkeligste Udgang af den Tragedie, det hele Drama var blevet til. Kong Edward VIII, der ved sin Tronbestigelse var blevet mødt med en Forventning, Tillid og Sympati som maaske ingen Monark før ham, forlader nu denne Trone efter mindre end et Aars Regeringstid. Overalt i Verden, men navnlig her i de nordiske Lande, hvor man ser hen til England som det førende Land i Verden og Landet med den sunde Sans, føles det som en Sorg, at det er gaaet som det er. Forhaabentlig vil Imperiets Anseelse ikke lide derunder — Kronen har i alt Fald bevaret sin Stilling urokket, og nu staar et helt Imperium om Kong Georg VI og Dronning Elisabeth. Kongen og Dronningen leve!

Efter over en Uges Spænding blev denne endelig udløst, idet Underhusets Formand for overfyldte Tilhørerpladser oplæste følgende Budskab fra Kong Edward den Ottende:

»Efter lange og omhyggelige Overvejelser har jeg besluttet mig til at give Afkald paa den Trone, som jeg besleg efter min Faders Død, og jeg meddeler nu denne min endelige og uigenkaldelige Beslutning. I Erkendelse af dette Skridts Alvor kan jeg kun haabe.

at jeg bliver forstaaet af mine Folk i den Afgørelse, som jeg har truffet, og at mine Folk vil forstaa de Grunde, der har foranlediget mig til at træffe den. Jeg vil ikke udtale mig om mine Følelser, men jeg beder om, at man vil erindre, at den Byrde, som stadig tynger en Monarks Skuldre, er saa tung, at den kun kan bæres under andre Omstændigheder end dem, som jeg nu befinder mig i.

Jeg tror, at jeg ikke svigter den Pligt, som hviler paa mig under Hensyn til Offentlighedens Interesse, naar jeg erklærer, at jeg er mig bevidst, at jeg ikke længere kan løse de vanskelige Opgaver paa virksom Maade eller paa en Maade, der er tilfredsstillende for mig.

Jeg har derfor i Morges underskrevet Abdikationen i følgende Ord:

Jeg, Edward den Ottende af Storbritannien, Irland og de britiske Kronlande, Konge og Kejser af Indien, udtaler herved min uigenkaldelige Beslutning om at give Afkald paa Tronen for mig og mine Efterkommere og mit Ønske om, at denne Abdikationsakt straks maa blive effektiv.

Til Tegn herpaa har jeg egenhændigt den 10. December 1936 givet min Underskrift i Overværrelse af vedføjede Vidner.

Underskrivelsen af denne Statsakt af mig bevidnes af mine tre Brødre, deres kgl. Højheder Hertugen af York, Hertugen af Gloucester og Hertugen af Kent.

Jeg værdsætter paa det dybeste Sindelaget i den Appel, som er blevet rettet til mig om at træffe en anden Afgørelse. Jeg har, før jeg traf min endelige Afgørelse, paa det grundigste overvejet den, men jeg har nu taget min Beslutning. Her ud over vilde enhver yderligere Udsættelse være i højeste Grad skadelig for de Folkeslag, som jeg som Prins af Wales og som Konge har forsøgt at tjene, og hvis Velfærd har været mit bestandige Ønske.

Jeg tager Afsked i det tillidsfulde Haab, at den Kurs, som jeg anser for rigtig at følge, maa være den, som er den bedste for Tronens Stabilitet, for Riget og for mine Folks Lykke. Jeg føler paa det dybeste den Agtelse, som Folkene stadigt har vist mig saavel før som efter min Tronbestigelse, og som jeg ved, at de i fuldt Omfang vil overføre paa min Efterfølger.

Jeg ønsker inderligt, at der ikke maa ske nogen Forsinkelse med Ikraftsættelsen af den af mig underskrevne Statsakt, og at alle nødvendige Skridt straks maa blive taget, for at min retmæssige Efterfølger, Hertugen af York, kan bestige Tronen.

DEN TYSKE TRAMPSKIBSFART

I mange Aar har de tyske Tramprederes Bekymringer og Ønsker kreset om Problemet Fornyelsen af den tyske Trampflaade. Selv om man har mange Eksempler paa en Art »Ersatz«-Anskaffelser af Tramp-tonnagen i de senere Aar, saa er der dog overordentlig langt igen, idet det drejer sig om et Livsspørgsmaal for den tyske Trampskibsfart, ikke blot — hævdes det fra officiel tysk Side — om en Fornyelse men ogsaa om en Forøgelse af Tramp-tonnagen.

Hvordan de tyske Redere ser paa Spørgsmaalet, fremgaar maaske tydeligst af det aabne Brev, som en tysk Trampskibsreder i disse Dage har offentliggjort:

Hvis man undersøger de udelukkende til Tramp-fart værende tyske Dampere og Motorskibes Alder og Antal, da kommer man til overraskende og forfærdende Tal. Efter Germ. Lloyd raader Tyskland over 248 saadanne Skibe, som har en Gennemsnitsalder af næsten 27 Aar! Hertil kommer saa ydermere, at i Løbet af de nærmeste Aar forsvinder et stort Antal Skibe som Følge af Ophugning, Salg til Udlandet o. s. v. og kun en Brøkdel heraf erstattes gennem Nybygninger.

Efter min Mening maa Genopbyggelsen af den tyske Trampflaade, saavel til Nær- som til Fjerntrafik indføres i 4 Aars Planen, eftersom Trampdamperen uimodsigeligt er et vigtigt Led i Tysklands Erhvervsliv. Gennem en væsentlig Forøgelse af Rigets Tilskud og ved Udstedelse af billigere Hypoteklaan paa lang Tid vilde mange Redere, for hvem det i Dag under de nuværende Forhold er umuligt at tænke paa Nybygninger, skride her til. Det er dog naturligvis i saa Tilfælde absolut nødvendigt, at de tyske Skibsværfter fortrinsvis faar disse nye Ordre. Udlandet har desværre allerede overfløjet os betydeligt, og det vil kun være os muligt ved en enorm Kraftanstrengelse at genvinde det tabte Terræn.

Det er ikke blot det, at selve Bygningen af Skibene medfører betydelig Beskæftigelse, tyske Søfolk faar siden Arbejde om Bord, flere tyske Varer kan transporteres med tyske Skibe, og der kan hentes fremmed Valuta hjem. Skibsmægleren profiterer deraf, alle har Udbytte derved.

Man mærker saaledes, at der i Tyskland er en udbredt Trang til at søge en Fornyelse af den tyske Trampflaade. Det skal være uomgængeligt nødvendigt, efter alt hvad man kan forstaa, og det er aabenbart et af de mange Problemer, Tyskland i Øjeblikket har at kæmpe med.

DE NYE ITALIENSKE SØFARTS-BESTEMMELSER

Formaålet med den i disse Dage besluttede, af Mussolini allerede i Maj i Aar nævnte Nyordning af den italienske Skibsfart skal være den gennem den mest intime Sammenknytning af alle Skibsfartsinteresser at forhøje den italienske Handelsflaades Slagkraft og at sikre Landets Forsyning med Levnedsmidler og Raa-stoffer til enhver Tid. Dertil tjener ogsaa de nye Skibsfartslove, der bl. a. sammenfatter den italienske Storskibsfart i fire Grupper, i første Række rent statspolitiske Opgaver. Mussolini har nu gentaget Kejser Wilhelms berømte Ord: Italiens Fremtid ligger paa Havet. Den anden Beslutning gaar ud paa en Forøgelse af den italienske Handelsflaade.

Da praktisk talt alle i Nyordningen indbefattede Skibsfartsselskaber allerede i adskillige Aar har nydt overordentlig høje Subventioner, og som Følge deraf Statens Indflydelse paa Handelsskibsfarten, især efter Krigen med Abessinien, er overordentlig stor, vil de organisatoriske Bestemmelser næppe faa større Betydning. Det samme Princip, der gør sig gældende overalt i Italiens økonomiske Liv og i dets Nyordninger, Principer, der ikke har Sidestykke i noget andet Land i Europa.

TYRKIET OG DETS STILLING

Efter den som Følge af tyrkisk Initiativ afholdte Montreuxkonference Juni—Juli d. A. afsluttedes til Afløsning af Lausanne-Traktatens Stræde-Konvention af 24/7 1923 en ny Stræde-Konvention af 20/7 1936, der paa afgørende Maade i Realiteten forandrer Dardanellernes m. v. folkeretlige Karakter fra Lausanne-Traktatens Princip om fri Gennemsejling til Montreux-Konventionens Forbeholdsprincip, med fremtrædende Anvendelse af Maksimalregler, saavel for Passage af Stræderne som for Ophold i Sortehavet, forsaavidt angaar Krigsmateriel.

Den nye Montreux-Konvention forudsætter ganske vist Opretholdelse uden Tidsbegrænsning af Princippet om »la liberté de passage et de navigation, par mer dans les Détroits«, men indeholder en Række saadanne Forbehold for Passage paa Havet og i Luftten, at den i Virkeligheden fastslaar Tyrkiets suveræne Rettigheder over Stræderne, samt Væsensfor-

skellen mellem Sortehavs-Magter (Kyststater) og Ikke-Sortehavs-Magter i Henseende til Passageret.

Følgende Lande deltog i og er Medunderskrivere af Konventionen: Bulgarien, Frankrig, Grækenland, Japan, Rumænien, Sovjet-Rusland, Tyrkiet, England og Jugoslavien. Italien deltog som eneste af Lausanne-Magterne ikke i Konferencen, men har Mulighed for senere Tiltrædelse af Konventionen.

Bestemmelserne vedrørende Handelsskibe er følgende:

a. Passage i Fredstid.

Handelsskibe fri Passage Dag og Nat. Frivillig Lodsning og Bugsering. Tvungen Karantænekontrol.

b. Passage i Krigstid.

1. Tyrkiet neutral:

Handelsskibe Passagerforhold som under a.

2. Tyrkiet krigsførende (el. under Krigstrussel):

Neutrale Handelsskibe Passage om Dagen under Kontrol (Ruteanvisning).

GDYNIAS VOKSENDE BETYDNING

For at illustrere det stigende Omfang af Gdynias handelsmæssige Betydning meddeles følgende Oversigt over Import- og Eksportmængde (sammenlagt Ind- og Udklarering) i 1000 Tons for Aarene 1924—35 for Danzig og Gdynia, idet tillige Førkrigs-Tonnagen for Danzig anføres:

	Danzig	Gdynia
1913.....	2,116	—
1924.....	2,375	10
1925.....	2,723	55
1926.....	6,300	414
1927.....	7,898	896
1928.....	8,616	1,960
1929.....	8,560	2,823
1930.....	8,213	3,626
1931.....	8,331	5,300
1932.....	5,476	5,914
1933.....	5,153	6,106
1934.....	6,369	7,192
1935.....	5,093	7,474

AMERIKAS FLAADE

Følgende Oplysninger meddeles vedrørende Amerikas Flaades Virksomhed som Led i »The Naval communication system«:

Bevægelige Radiostationer (+ Radiopejlanordninger) fandtes pr. 1. Jan. 1936 i 300 Krigsskibe og 600 Luftfartøjer (Flaadens samlede Antal Luftfartøjer var 1400 o: ca. 40 pCt. af disse var forsynet med Radio).

Antal faste Kyststationer var ialt 79, heraf 36 Radiotrafikstationer og 43 Radiopejlstationer (herudover dog et betydeligt Antal lokale Havneradiostationer med ringe Energi).

Daglig Routine var eksempelvis af flg. Omfang: 67 Tidssignaler, 69 Vejrberetninger, 69 Meddelelser til Sø- og Luftfarende, 8 Meddelelser fra Statsministeriet, 5 Presse- og Markedsudsendelser til Søfarende og 570 Radioplejekspeditioner foruden den alm. Telegram- og Telefonitjeneste.

I 1935 var det samlede Antal Radioplejekspeditioner til Flaadens Skibe 28,000, til andre Skibe 180,000.

DEN ØKONOMISKE INTERESSE

Det er et ikke uinteressant Fænomen, at selv de meget dramatiske Begivenheder, den allerseneste Tid har bragt i England, ikke har været i Stand til at indvirke paa de verdens-finansielle Forhold. Der synes ikke Grund til at nære nogen Ængstelse for,

at det internationale Pengemarked skal blive rystet.

Den engelske Finansminister Neville Chamberlain udtalte i Underhuset, at den internationale Reguleringsbank i en af sine sidste Rapporter har redegjort for den internationale Gæld med kortere Løbetid end 12 Maaneder med Paavisning af, at den internationale Gæld af denne Beskaffenhed for Europas og U. S. A.s Vedkommende fra ultimo 1930 til ultimo 1934 er dalet fra ca. 70 Milliarder Schweizer-Guldfrancs til ca. 30 Milliarder, og at Udviklingen i 1935 ikke har ændret dette Billede væsentligt.

Dette er — fortsatte Mr. Chamberlain — en meget talende Illustration til den Indskrænkning, der er sket med de internationale Finans-Transaktioner, regnet fra omtrent det Tidsrum, da Flugten fra Guldstandard begyndte, og da samtidig Sammenskrumpningen af den internationale Handel satte ind. At de Restriktioner, der i efterhaanden praktisk talt alle Stater er indført imod frie Kapitalbevægelser, er en stærkt medvirkende Aarsag til den nuværende vanskelige økonomiske Situation, betegnede den engelske Finansminister som ganske givet. Han erklærede, at England ikke vil være med til yderligere Forøgelse af Restriktionerne, og at man snarere efterhaanden bør sætte ind paa at faa disse eksisterende Skranker fjernede. Før det sker, vil Verdenshandelen i alt Fald ikke kunne vende tilbage til sine tidligere Baner. Finansminister Chamberlain tilføjede, at det er beklageligt, naar et Land maa lade Kapital gaa til Udlandet for derigennem at skaffe Ligevægt paa Handelsbalancen. Anbringes derimod Kapital i Udlandet som indtægtgivende Placering, bliver Billedet et ganske andet. England vilde aldrig uden sine tidligere Kapitalanbringelser af den Art i Udlandet have kunnet opnaa sin nuværende Velstand og finansielt stærke Stilling.

Det er at haabe, at efterhaanden som de foreliggende valutamæssige og monetære Aftaler mellem England, U. S. A. og et efterhaanden ret stort Antal europæiske Lande fæstner sig, skal der kunne tilvejebringes en saadan finansiell Ligevægt, at det atter kan tillade friere Kapitalbevægelser mellem Landene og derigennem Mulighederne for en Udvidelse af den internationale Verdensomsætning.

SKIBSREDER CHR. HARHOFF 50 AAR

Skibsreder Chr. Harhoff, et af de kendteste Navne indenfor den yngre Generation af danske Redere, fyldte 13. December 50 Aar. I det gamle ansete C. K. Hansenske Firma indtager han en af de ledende Poster, og her har han særlig helliget sig Arbejdet som Leder af Dampskibsselskabet Dannebrog, idet han er Selskabets korresponderende Reder. Endvidere er Skibsreder Harhoff — der er kendt for sine kristelige og sociale Interesser — som Bestyrelsesmedlem knyttet til en Række Selskaber. Først og fremmest sidder han i Bestyrelsen for »Dannebrog«, endvidere er han Medlem af Bestyrelserne for Københavns Bunkerkul Depot, Den internationale Skibsfarve-Fabrik og Den københavnske Sø-Assurance Forening. I Organisationsarbejdet for Skibsfarven, hvor Skibsreder Harhoff med sin store Erfaring og som Leder af et af vore største Rederier naturligt hører hjemme, har han deltaget nogle Perioder som Medlem af Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse.

D. F. D. S. 70 AAR

Den 11. December var det 70 Aar siden, at Det Forenede Dampskibsselskab blev stiftet. Selskabets Ledelse finder ikke Fødselsdagen tilstrækkelig »rund« til at fejre den som Jubilæum og venter endnu fem Aar med i større Sammenhæng at gøre Rede for, hvad den store Virksomhed gennem Aarene har betydet for det danske Erhvervsliv og det danske Samfund.

MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Skibstrafiken paa Ægyptens Havne 1931—1935

Efter Angivelse af det ægyptiske Handelskammer i London viser Trafikken paa de ægyptiske Havne i de fem Aar 1931—35 følgende Tal:

Aar	Indgaaet		Udgaaet	
	Skibe	Lad-ning	Skibe	Lad-ning
1931	8509	31 420	4853	8499
1932	8017	29 979	4435	8017
1933	8202	30 433	4717	8201
1934	9012	32 212	5427	9001
1935	9826	34 323	6433	9789

I Hovedhavnene udviklede den indgaaende Trafik sig saaledes:

Alexandria		Port Said		Suoz	
1931	1937	5022	2796	4001	17 800
1932	1980	4827	2621	3551	15 964
1933	2013	4857	2655	3679	16 426
1934	2195	5385	3129	3963	17 154
1935	2527	6046	3772	3953	17 241

Resten fordeler sig paa de mindre Havne El Tor, Hurghada, Kosseir, Sollum, Abu Zenima, Safaga, Sidi Barrani og Marsa Matruh.

Danzigs Ind- og Udførsel over Havnen i Juli Kvartal 1936

Statistik over Vareomsætningen over Havnen i Juli Kvartal 1936 med Værdiangivelse:

	Indførsel		Udførsel	
	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.
1. Frembringelser af vegetabil Oprindelse	8,058,6	3,217	261,811,5	34,206
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse	8,110,6	2,725	596,2	959
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse	157,040,0	4,588	532,626,7	9,374
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabilsk og animalsk Oprindelse	915,8	564	14,5	17
5. Næringsmidler og Tobak	3,476,2	1,022	17,768,5	2,377
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser	15,758,8	1,437	28,151,4	2,624
7. Læder, Pels- og Lædervarer	68,0	278	440,9	254
8. Raastoffer til Tekstilvarer og Frembringelser deraf	447,6	1,082	571,1	640
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf	501,7	1,184	2,3	10
10. Træ og Trævarer	1,103,8	308	297,235,1	23,962
11. Papir og Frembringelser deraf	1,432,1	283	917,8	291
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser	893,2	243	82,3	97
13. Metaller og Frembringelser deraf	14,388,5	3,951	19,170,6	4,160
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier	238,9	836	563,1	465
15. Transportmidler	75,4	273	0,1	—
16. Vægte, Præcisionsværktøj -Instrumenter og -Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrive-maskiner, Ure, Musikinstrumenter	5,2	49	0,1	2
17. Vaaben og Ammunition	0,3	12	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler	—	—	0,6	8
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner	2,4	11	—	—
21. Andet	—	37	—	317
	212,517,1	22,103	1,159,952,7	79,762

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Juli Kvartal 1935 androg 227,078,9 t. til en Værdi af 23,567,000 G., hvorefter Indførslen er gaaet lidt tilbage, nemlig med 15,000 t. vægtmæssigt og 1,4 Mill. G. i Værdi.

Udførslen androg i Juli Kvartal 1935 1,100,494,3 t. til

en Værdi af 64,474,000 G. Her er altsaa en mindre vægtmæssig Opgang paa 59,000 t., men en Værdistigning paa 15,3 Mill. G. paa ca. 24 pCt.

Nedenstaaende følger en Statistik over Vareomsætningen med Danmark i samme Kvartal:

1. Frembringelser af vegetabilsk Oprindelse	1,6	2	46,378,5	5,430
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse	48,9	57	16,6	168
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse	5,1	3	37,000,0	623
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabilsk og animalsk Oprindelse	115,3	65	0,1	—
5. Næringsmidler og Tobak	2,170,2	143	5,676,7	702
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser	10,9	13	46,1	10
7. Læder, Pels- og Lædervarer	—	—	160,0	11
8. Raastoffer og Tekstilvarer og Frembringelser deraf	8,4	10	4,6	3
10. Træ og Trævarer	3,6	2	2,766,5	214
11. Papir og Frembringelser deraf	—	—	0,3	1
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser	1,2	1	0,9	—
13. Metaller og Frembringelser deraf	12,2	13	416,2	95
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier	26,9	99	—	—
15. Transportmidler	7,6	31	—	—
21. Andet	—	—	— Heste 168 Stk.	78
	2,411,9	442	92,466,5	7,335

I Juli Kvartal androg Indførslen fra Danmark 946,7 t. til en Værdi af 593,000 G. Den store Vægtstigning paa 1,400 t. hidrører fra den forhøjede Indførsel af Melasse c. 1700 t., medens Tilbagegangen i Værdi paa c. 150,000 G. skyldes den formindskede Indførsel af Automobilet.

Udførslen til Danmark androg i Juli Kvartal 1935 109,209 t. til en Værdi af 6,5 Mill. G., hvorefter Udførslen vægtmæssigt er gaaet tilbage med c. 17,000 t., hvilket skyldes en Tilbagegang i Kuludførslen paa 18,000 t. Udførslen fremviser derimod en Værdistigning paa 800,000 G., hvad der skyldes Gruppe I og 5, Levnedsmidler.

Nedenstaaende følger en Oversigt over de fra og til Danmark hovedsageligt ind- og udførte Varer:

Gruppe I: Udført til Danmark: 7,770 t. Hvede, 30,700 t. Rug, 4,500 t. Byg, 150 t. Havre, 680 t. Bælgfrugter, 270 t. Sædfrø, 5,900 t. Mel, 128 t. Vidjer.

Gruppe II: Indført fra Danmark: 8 t. Tarme. Udført til Danmark: 16 t. Tarme.

Gruppe III: Udført til Danmark: 36,700 t. Kul, 12 t. Tjære, 105 t. Brændselolie, 159 t. Smørelolie, 30 t. Parafin.

Gruppe IV: Indført fra Danmark: 115 t. animalsk Fedt og Olie.

Gruppe V: Indført fra Danmark: 2,000 t. Melasse, 169 t. Oliekager. Udført til Danmark: 5,660 t. Oliekager.

Gruppe VI: Indført fra Danmark: 5 t. Farver.

Gruppe VII: Udført til Danmark: 150 t. Læder.

Gruppe X: Udført til Danmark: 2,766 t. Træ.

Gruppe XIII: Indført fra Danmark: 12 t. Kobber. Udført til Danmark: 379 t. Jern og Staal, 25 t. Zink, 12 t. Metallvarer.

Gruppe XIV: Indført fra Danmark: 27 t. Apparater.

Gruppe IX: Indført fra Danmark: 7 t. Automobilet.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

Ogsaa i den forløbne Uge er det Kornmarkederne, der har spillet første Violin. Saavel River Plate som Australien har været meget aktive, og tidlig Tonnage har været i Stand til at opnaa nye Rekordrater. I de allersidste Dage synes Stigningen af Fragniveauet gaske vist at have slagneret, hvilket imidlertid heller ikke kommer overraskende, idet der naturligvis lindes en Grænse for, hvad der kan betales i Fragt. Efterspørgslen i Europa for Korn og Foderstoffer er imidlertid uformindsket stærk, og ifølge de sidste Meddelelser synes det, som om selv Tyskland, der tidligere har været i Stand til at brødføde sig selv, ogsaa i indeværende Høstaaar maa importere større Kvantiteter saavel Hvede som Rug. Man mener, at Tyskland vil dække dets Importbehov i Kanada, med hvilket Land det nylig har afsluttet en Handelstraktat, og selv om det maa formodes, at Kornafskibningerne til Tyskland vil blive foretaget med tysk Tonnage for største Delens Vedkommende, saa vil det dog alligevel medføre, at yderligere en stor Mængde Tonnage fjernes fra Konkurrencen paa det aabne Marked.

I Begyndelsen af indeværende Uge meddeltes det, at Havnearbejderstrejken paa Pacific-Kysten praktisk taalt var afsluttet, og under Indflydelse heraf synes Befragterne i de hjemgaaende trades fra de til Stillehavet grænsende Markeder at betragte Situationen i et noget bedre Lys, og forsøgte som en Londonmægler træffende bemærker »to talk down the rates«. De sidste Meddelelser fra San Francisco gaar imidlertid ud paa, at selv om der er en Mulighed for at Strejken snart hører op, foreligger der dog intet positivt herom, og Redere, der faar Tonnage disponibel paa Kysten i Januar, fraraades at binde sig for Lastning i U.S. Vestkysthavne, førend Strejken definitivt er afblæst.

Forholdene paa de enkelte Markeder har iøvrigt ikke været underkastet større Forandringer, og vi vil derfor nøjes med en kort Omtale. River Plate har, som nævnt ovenfor, været særdeles aktivt, og har taget en lang Række Baade til stigende Rater. Januar Tonnage er betalt med 32/6d. til p.p. U.K., men Markederne er nu noget roligere, selv om der stadig er særdeles god Efterspørgsel for Tonnage for Februar/Marts Lastning.

Australien har taget en lang Række Baade for Lastning fra Januar til April incl. Januar-Baade har faaet 18/6d. Præmie fra Syd-Australien. For Aprilpositioner ligger Præmien paa omkring 15/-, mellemliggende Positioner i Forhold hertil.

De øvrige Kornmarkeder har i Forhold til den stærke Aktivitet paa ovennævnte 2 Markeder været forholdsvis mindre interessante. Montreal har taget enkelte prompte Baade for Lastning til U.K. og 26,000 Qrs. Baad fik den gode Rate af 3/1¹/₂d., og fra Northern Range rapporteres sluttet 32,000 Qrs. Baad til Italien til 9/3d. Donau er lukket for i Aar, men der har været en Smule Aktivitet fra Kysthavnene. Bl. a. rapporteres Afslutningen af 7,000 Tonner til 19/- U.K. 18/- Cont. 16/9d. Italien December, og 6,000 ts. Motor-

skib er sluttet til noget lignende Rater for December/Januar.

Fra Vancouver noteres 32/6d. for Hvede til U.K. for Januar, men Rederne forlanger 5/- mere. Hvis Tyskland skal bruge Korn fra Kanada for Afskibning under Vinteren, vil disse Ladninger ulivlsomt for en stor Dels Vedkommende blive afskibet fra Vancouver, og selv om tysk Tonnage vel nok vil faa Prefereancen, vil der dog sikkert ogsaa blive anvendt Tonnage af anden Nationalitet.

Syd-Amerikas Vestkyst viser stadig kun Interesse for Tonnage paa Timecharterbasis. I Nordpacific er Forholdene i det store og hele uforandrede, idet det stadig kun er British Columbia, der er i Stand til at afskiibe. For f.i.o. Forretninger til U.K., som sidst er sluttet til 31/3d., indikerer Befragterne nu 32/6d., men har ringe Haab om at faa Tonnage til denne Rate. Da Rederne forlanger 10/- mere. Ogsaa Raterne for Træ til Kina/Japan/Australien ligger paa et højere Niveau, men saa længe der ikke er gjort nogen positiv Forretning, er det vanskeligt at sige, hvad Befragterne endeligt kommer til at betale.

Østens Markeder er stadig meget faste. Soyabønner vil positivt betale 40/- for Februar/Marts. Ris fra Saigon er sluttet til 42/- for Februar Lastning. Samme Rate kan opnaas for Marts, maaske ogsaa senere Positioner.

Madraskysten har været særdeles aktiv og har taget en lang Række Baade for Kærner for helt hen til August Lastning. Januar Tonnage er betalt med 45/-, hvorimod Rederne har akcepteret 37/6d. for Maj til August Afskibning.

I de europæiske Farvande er Forholdene ogsaa tilfredsstillende. Middelhavsmarkederne er faste, saavel hvad angaar Erts som Fosfatfragter. Paa Grund af de varierende Belingelser for disse Forretninger er det dog vanskeligt at give noget Gennemsnit, hvorfor vi vil nøjes med at nævne et Par af de sidste Slutninger. 4,500 ts. Fosfat Sfax-Rouen 13/-, 3,500 ts. Erts Algiers/Middlesbo 11/-, Alexandria/Hull 18/-.

Jordnødder har ogsaa maatte sætte Raten i Vejret. En lang Række Baade er sluttet fra Saloum til Continentet til 24/- Option Marseille 25/- Januar/Februar.

Kul og Koks Raterne til Danmark er uforandrede.

Timecharter-Markedet er et af de mest interessante Markeder at følge for Tiden, idet det bedre end noget andet indikerer Udsigterne for Fremtiden. Første Klasses amerikanske Befragtere er aabne for større Dieseltonnage for Perioder helt hen til 1 Aar. For 12 Maaneder vil d betale \$1.50, og for kortere Ti dbydes \$1.65. Redernes Forlangende ligger dog et Stykke over disse Rater, speiilt for de kortere Perioders Vedkommende, idet man paa det aabne Marked kan gøre væsentligt bedre.

I West India-Traden er der ret god Efterspørgsel, og disse Rater ligger ogsaa paa et højere Niveau. Af disse Slutninger skal nævnes 4,000 Tonner dansk Baad ca. 2 Maaneder til \$1.50.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Protest fra Fiskerne

Paa det senest afholdte Hovedbestyrelsesmøde i Dansk Fiskeriforening forelaa der Meddelelse om, at der er under Ventilation forskellige Forhøjelser af Havnetaksterne i Statshavnene. Dansk Fiskeriforening har overfor Ministeriet nedlagt en kraftig Protest mod enhver Art af saadanne Forhøjelser, idet man henviser til, at Fiskerierhvervet ikke under de nugældende Forhold er i Stand til at bære nogen som helst yderligere Forhøjelse af Havnetaksterne.

International Frizone i Barcelonas Havn

Den katalonske Generalidades økonomiske Raad har besluttet at oprette en international Frizone i Barcelonas Havn ikke langt fra Fæstningen Montjuich. Formaalet hermed er at lette Vareudvekslingen.

Søfolkene faar Bibliotek om Bord.

Om Bord i en Del af Rederiet J. Lauritzens Flaade har man gjort et Forsøg med at skaffe Søfolkene Læsning paa Frivagten.

Foreløbig har man indrettet Biblioteker i 10 af Rederiets Skibe, smaa Bogsamlinger paa 50 Bind, hvoraf de 30

er Skønlitteratur og de 20 Rejsebeskrivelser og faglige Bøger.

Bibliotekerne i de forskellige Skibe er forskellige, og det er Meningen, at Baadene, naar de mødes i Havn, skal udveksle Bøger.

Slaar Ideen an, og Besætningerne er tilfredse med denne nye Betjening om Bord, vil Bibliotekerne blive udvidet til at omfatte hele Rederiets Flaade paa ca. 50 Skibe.

Odense Staalskibsværft maa afskedige 200 Mand

Værftet har delvis maattet indstille Arbejdet paa to af sine Nybygninger, da en Del af Staalmaterialer, leveret af Staalværkerne med British Lloyds Klasse-Certifikat, ved nærmere Undersøgelse ved Ankomsten viste sig ikke at svare fuldt ud til Klassifikations Selskabets Forskrifter. Arbejde er nu sat i Gang paa andre Nybygninger, men det kan beklageligvis ikke undgaas, at der finder en midlertidig Beskæftigelses-Indskrænkning Sted, indtil Erstatningsmateriale kan fremskaffes til de standsede Nybygninger.

Frankrigs Smørimport

Trods de utvivlsomt store Vanskeligheder, dansk Smør har haft at kæmpe med paa det franske Marked, viser dog en nu foreliggende fransk Opgørelse, at baade Frankrigs samlede Smørimport i Aar meget større end i Fjor, og sauntidig er Danmarks Andel steget en Del.

Opgørelsen viser for de 10 Maaneder i Aar en samlet fransk Smørimport paa 1840 Tons mod tilsvarende i Fjor 523 Tons. Danmark har i Aar leveret de 528 Tons mod i Fjor 194 Tons.

En 25-Aars Mærkedag

25 Aars Dagen for Opdagelsen af Sydpolen — den 14. December — fejredes med et Festmøde i Universitetets Aula i Oslo. Oprindelig var det Meningen, at Oscar Wisting skulde have holdt Hovedforedraget om Turen til Sydpolen, men efter hans Død blev det Kaptajn Riiser-Larsen.

Kreatur-Eksporten til Italien genoptages

Forleden blev Fiske-Eksporten paa Italien endelig genoptaget, og nu følger Kreatur-Eksporten efter. Da denne Eksport skulde genoptages efter den dansk-italienske Overenskomsts Afslutning, meldte der sig straks Vanskeligheder. Der afgik kun to Sendinger 168 Stk. levende Kreaturer, saa standsede Eksporten paa Grund af Uoverensstemmelser angaaende Prisen.

Siden har der været forhandlet med Italienerne, og man er nu naaet til Enighed om en foreløbig Genoptagelse af Eksporten. I den kommende Uge afsendes der ca. 500 Kreaturer.

Nyvalgene til Sø- og Handelsretten

Lørdag Eftermiddag foretoges paa Raadhuset det aarlige Valg til Sø- og Handelsretten af Grosserer-Societetets Komite og Skipperforeningen Bestyrelse i Forening med Borgmester Kaper og 16 Medlemmer af Borgerrepræsentationen. Maskinmestrenes Forening dellager i Stedet for Skipperforeningen i Valget af søkyndige Medlemmer med særligt Maskinkendskab. Der var i Aar mange Nyvalgte, idet fire af de handelskyndige Medlemmer afgaar paa Grund af den nye Regel om 70-Aars Aldersgrænse, og desuden afgaar to af de søkyndige Medlemmer paa Grund af Alder, nemlig fhv. Skibsfører *J. Jørgensen* og fhv. Skibsfører *H. O. H. Egense*. De søkyndige Medlemmer, Kommandørkaplajn *H. I. W. Asmussen*, Direktør *A. P. Palsbo* og søkyndigt Medlem med særligt Maskinkendskab, pensioneret Overmaskinmester *N. C. Frandsen* er døde.

Nyvalgt for 5 Aar blev Bankier, Vekselerer *Ludvig Trier*. Fa. Brødrene Trier, Direktør *L. Normann*, Det forenede Dampskibsselskab, og Direktør *V. Myggind*, Fa. L. Levison junr. Nyvalgt for 2 Aar blev Direktør, Konsul *L. Tholstrup*, Akts. Vacuum Oil Company.

Som søkyndige Medlemmer nyvalgte for 3 Aar Kommandørkaplajn *Just Andreas Thiele*, Skibsinspektør *E. H. Salomonsen* og fhv. Skibsfører *G. Mikkelsen*. Nyvalgt for 1 Aar: fhv. Skibsfører *A. P. Andersen*.

Som søkyndige Medlemmer med særligt Maskinkendskab genvalgte for 4 Aar Maskinmestrene *Oluf M. Hansen* og *H. O. Bjørnsen*. Maskinmester *Julius August Ludvigsen* nyvalgte for 2 Aar.

Efter at Valgene havde fundet Sted, udtalte Borgmester *Kaper*, forinden Valghandlingen sluttede, nogle Ord i Anledning af Sø- og Handelsrettens forestaaende 75-Aars Jubilæum. Der blev givet Borgmesteren Bemyndigelse til ved Jubilæet at overbringe Sø- og Handelsretten Valgformalingens Lykønskning.

Grundstødning

En engelsk Tankdamper »Authority« af London paa Rejse fra Frederiksstad til Sønderborg med en Ladning Hval-

olie grundstødte Søndag Morgen paa »Strib Odde«. Svitizers »Urd« fra Kolding og »Svava« fra Korsør afgik til Assistance.

Natten til Mandag lykkedes det disse i Forening at bringe Damperen flot, hvorefter »Urd« ledsagede den til Sønderborg, hvortil de ankom i god Behold Mandag Eftermiddag.

De bjærgede Skibe

Det er lykkedes de to Svitzerdampere »Svava« og »Urd« at bjærge den ved Samsø strandede Motorskonnert »Svalen«, der er hjemmehørende i Ouro.

— Den store engelske Damper »Britannic« af Hull er efter Grundstødningen ført ind til Langelinemolen. Resultatet af Undersøgelsen blev, at Svitizers Dykkere skulde foretage Tætninger, og først i næste Uge vil dette Arbejde være tilendebragt, saaledes at »Britannic« kan gaa til Hernøsand med sin Kulladning, ialt 3500 Tons.

— Den tyske Damper »Amesia« af Bremen, der efter Strandingen paa den svenske Kyst blev bjærget af Svitzer og ført til Helsingør Havn, har faaet Tilladelse til at fortsætte sin Rejse til Rønneby, efter at Lækagerne er blevet tætnet. »Amesia« er lastet med Jern og Stykgods fra Middlesborough.

Motorskibs Stranding

Motorskib »Gustaf« af Mariehamn i Finland, paa Rejse fra Skotland til Karrebæksminde med en Ladning Koks, strandede tidligt Mandag Morgen paa »Omø Tasse«. »Svava« afgik fra Korsør til Assistance og fik i Løbet af Eftermiddagen Skibet flot og bragte det ind til Skelskør til Dykkerundersøgelse. Efter denne vil Skibet fortsætte til Karrebæksminde.

Finsk Motorskonnert grundstødt paa Omø

Søndag Nat grundstødte den 3-nastede finske Motorskonnert »Gustaf« af Mariehamn paa Sydsiden af Omø i Store Bæll, nær ved Omø Tofte.

»Gustaf« var paa Rejse fra Skotland til Karrebæksminde med 500 Tons Koks. I den sydlige Storm stod Skibet meget ubehageligt og fik en Del Bundskade. Svitizers Bjærgningsdamper »Svava« blev sendt til Assistance og fik om Eftermiddagen »Gustaf« flot og indbragt til Skelskør Fjord for Dykkerundersøgelse og Tætning.

»Gustaf« er i alt Fald læk i Forpeaken og muligvis ogsaa i nogle af Lastrummene.

Norsk Matros redder en hel Besætning

En ung norsk Matros Harald Hansen, hjemmehørende i Skien, reddede i Fredags 36 Sømænds Liv. Sømændene udgjorde Besætningen paa den norske Trampdamper »King Council«, som grundstødte i tøl Taage udfor Lorneville. Matrosen hoppede i det iskolde Vand og svømmede i Land og bragte Hjælp, saa hele Besætningen blev reddet. Derimod mener man ikke, at Skibet kan bjerges.

Nyt brasiliansk Dampskibsselskab.

I Foraaret blev der i Rio de Janeiro dannet et nyt Rederiselskab, »Cia. Transatlantica de Navegacao«, med det Formaal at oprette Dampskibslinier paa Europa og U. S. A. Firmaets Aktiekapital var opgivet til et betydeligt Beløb, men heraf var kun en mindre Del indbetalt.

Efter hvad Nordisk Skibsrederforening erfarer, er Selskabet i Markedet for Befragtning af Skib. Foreningen meddeler, at nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til dens Kontor i Oslo.

Hurtigdampere »Pretoria«

Den nye 16,000 BRT store Hurtigdampere »Pretoria« tiltræder den 19. December sin Jomfrurejse til Sydafrika. Inden Afrejsen har Skibet været Genstand for nærmere Undersøgelse, idet Publikum har været indbudt til at se Skibet i Hamburg fra øverst til nederst. Det nye Pragtskib har vakt almindelig Begejstring.

Litauen vil udbedre Memels Havn

Det litauiske Trafikministerium har besluttet sig til at ofre betydelige Beløb paa Udbedringen af Memels Havn. Til dette Formaal er der blevet bevilget 1,651.000 Lit.

Dampskibsselskabet D. F. K. fordobler Aktiekapitalen

Aktieselskabet *Dampskibsselskabet D. F. K.* har udvidet Aktiekapitalen med 1 Million Kr., hvorefter Kapitalen udgør 2 Millioner Kr. fuldt indbetalt.

Selskabet er som bekendt et Datterselskab af Aktieselskabet *De Forenede Kulimportører*. Den nu foretagne Fordobling af Aktiekapitalen er foranlediget af Udvidelse af Flaaden, idet Selskabet, som for nogen Tid siden meddelte, har indkøbt en Damper og har en Nybygning i Ordre.

Selskabets Flaade bestaar for Tiden af 8 Dampere paa tilsammen ca. 25,000 Tons Dødvægt.

Udnævnelser i Bergenske Dampskibsselskab

I et Repræsentantskabsmøde i Det Bergenske Dampskibsselskab blev Advokat Gustav Wiig ansat som »fast Direktør« i Selskabet fra 1. Januar 1937 ved Siden af de to nuværende Direktører, administrerende Direktør Einar Joys og Direktør Ths. S. Falck jr.

Foruden Direktørudnævnelsen foreligger der ogsaa to andre Udnævnelser i Selskabet, idet Hr. Øistein Blydt-Hansen er blevet udnævnt til Chef for den udenlandske Afdeling og Kaptajn Just Olsen til Chef for den maritime Afdeling fra 1. Juli 1937.

Stærkt stigende engelsk Import

Værdien af Indførslen i November var 78,7 Mill. Lstr., hvilket er 7,2 Mill. Lstr. mere end i November 1935. Udførslen havde en Værdi af 38,4 Mill. Lstr. eller 958,645 Lstr. mindre end i November 1935. Værdie af Genudførslen var 4,3 Mill. Lstr., hvilket er en Nedgang paa 229,137 Lstr.

Det engelske Fragtindeks 104,82

Det engelske Rederforbunds Fragtindeks for November viser en Stigning 0,62, og er derved naaet op paa 104,82, naar Gennemsnittet for 1929 sættes til 100. Bruger man derimod Gennemsnittet for 1920 som Basis, bliver Tallet for November kun 26,07.

Stigningen i November har ikke været saa stor som i de nærmest foregaaende Maaned. Regnet med 1929 som Basis var Tallet i August i Aar 88,3, i September steg det til 97,63, i Oktober til 104,18 og i November altsaa til 104,82. Gennemsnittet i Fjor var til Sammenligning 76,28.

Efter sidste Uges Fragtstigning ventes Tallet for December at komme endnu højere op.

Det Forenedes »Frigga« kollideret paa Themsen

Natten til Fredag er Det Forenedes Eksportdamper »Frigga«, der gaar med Landbrugsprodukter mellem Esbjerg og London, kollideret paa Themsen med en engelsk Passagerdamper »Ursitata«. Der kom ingen Mennesker til Skade, men baade »Frigga« og den engelske Dampet fik en Del ovenbords Beskadigelser.

Nyt Tankskib paa Prøvetur

Med Motor-Tankskibet »Høegh Hood«, der er bygget paa Odense Staalskibsværft til Skibsreder Leif Høegh i Oslo, foretoges forleden Prøvetur i Sundet.

Det nye Tank-Motorskib, der er Værftets Byggenummer 65, har en Længde af 480 Fod, Bredder 65,3 og Dybde 65,10. Den laster 14,600 Tons d.w. Maskineriet bestaar af en B. & W. 7-cyl. 4-Takts Dieselmotor af nyeste Type paa 4700 H.K., og Farten er beregnet til 12½ Knob.

Det er paa 14,600 Tons d.w. og forsynet med al moderne Udstyr.

Marstal-Skonnerten »Hertha« grundstødt

Det danske Motorskib »Hertha« er grundstødt paa Långholmen vest for Hålsö. Besætningen blev reddet i Land af Redningsbaad. Skibet var i den haarde Storm sprunget læk, og Besætningen havde ustandseligt maattet arbejde ved Pumperne. Tilslidst trængte Vandet ind i Maskinen og standsede Motoren. Skibet staar meget haardt og bliver sandsynligvis Vrag. Skibet var paa Rejse fra Umeå til Frankrig med Trælast.

Hertha er hjemmehørende i Marstal, bygget 1901 i

Fakse og paa 200 Brutto Tons. Skibet tilhører Rederiet E. B. Kromann og føres af Kaptajn Albertsen, Ommel. Det er forsikret i Søassuranceforeningen »Eros« for 20.000 Kr.

En blind Passager udveksles i aaben Sø

At udveksle Blindpassagerer i aaben Sø hører til Sjældenhederne. Det skete imidlertid for nogle Uger siden. En statsløs Russer havde sneget sig ombord paa Johnson-liniens »San Francisco« ved Afgangen fra Göteborg. Manden blev først opdaget, da Skibet var i rum Sø, og da man ved Cape Verde Øerne mødte Selskabets »Kronprinsessan Margareta« paa Vej hjem, stoppede Skigene op, og Russeren blev returneret til Göteborg, hvor det svenske Polit i nu maa se at faa ham ud af Landet.

Ingen foreget Landbrugs-Eksport til U. S. A. foreløbig

Indenfor det danske Landbrug har man i det sidste halve Aars Tid i stigende Grad haft Opmærksomheden henvendt paa Muligheden af øget Afsætning af Landbrugsprodukter til U. S. A. Eksporten til U. S. A. af egentlige danske Landmandsprodukter er jo efterhaanden svundet ind til næsten intet. Af Bacon eller andre Slagteriprodukter har der ingen Eksport været. Foruden 6 Tons Smør er der i Aar indtil nu kun udført Ost, 1143 Tons, en Stigning paa 300 Tons fra i Fjor.

Nationalitetsmærket skal vises

I Anledning af de Tilfælde af Beskydning eller Opbrugging, der i den senere Tid er overgaaet flere norske Skibe i spanske Farvande, har Bestyrelsen for den norske Krigsforsikring rettet en Henvendelse til Rederierne om at sørge for, at Skibets Nationalitet ved Fart i spanske Farvande vises baade Dag og Nat saaledes, at det ogsaa om Natten kan ses fra Flyvemaskiner. Bestyrelsen tænker sig, at dette mest hensigtsmæssigt kan ske ved at male det norske Flag paa Lugepresenningerne. Om Natten maa der sørges for, at Flaget belyses.

»Discovery« skal til Sydpolen

Roald Amundsens berømte Polarskib »Discovery«, der for 34 Aar siden med Amundsen omhør naaede frem til Sydpolen, bliver for Tiden udrustet til en ny Sydpole-ekspedition.

Skibet vil i Begyndelsen af 1937 afgaa til Sydhavet med 34 britiske Polarforskere. Ekspeditionen vil vare ca. 2 Aar og hovedsagelig foretage geologiske Undersøgelser.

PERSONALIA**25 Aars Jubilæum**

Skibsreder Peter de Nully Brown fejrede 13. December 25 Aars Grosserer-Jubilæum, men har i langt flere Aar været i Shipping-Virksomhed. Bestemt for Rederierhvervet begyndte han kun 16 Aar gammel sin Uddannelse i et Hamborg-Rederi. Derfra kom han til Rouen, New York og Norfolk, og efter 8 Aars Uddannelse vendte P. de Nully Brown hjem og indtraadte i det gamle Rederifirma. Som Medindehaver deltog han i en lang Aarrække i Ledelsen af Firmaet, der som bekendt er korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Norden«, og efter Faderens Død for et Aarstid siden har han fortsat det gamle, ansete Firma P. Brown jr. & Co. som Eneindehaver.

POSITIONSLISTE PR. 15. DECEMBER 1936**A**

s.s. *Aalborg* pass. Kbhvn. 13.12.
s.s. *Aarø*, Thomsen, afg. Baltimore 10.12.
s.s. *Aase* ank. Sele 8.12.
m.t. *Aase Mærsk* afg. Christobal 3.12.
s.s. *Absalon* afg. Kbhvn. 4.12. til Leningrad.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Port Sudan til Djibouti 10.12. udg.
s.s. *Agnete* ank. Goole 11.12.
s.s. *Agnete Mærsk* afg. Clyde 10.12. til Halifax.
s.s. *Alabama* afg. Madeira 12.12 til Kbhvn.
s.s. *Alice* afg. Gibraltar 10.12.
m.s. *Almena* afg. New York 1.12. til Barabara.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo til Djibouti 8.12. hjg.
s.s. *Alssund*, Hansen, ank. Baltimore 12.12.
s.s. *Amalienborg* pass. Haugesund 12.12.
m.s. *Amerika*, Borch, ank. Vancouver 9.12. udg.
m.s. *Anglo Mærsk* rap. 80 m W Niton 11.12. til Southampton.
s.s. *Anna* pass. Spurn Hd. 11.12. p. R. t. Aalborg.
m.s. *Anna Mærsk* ank. Balbo 5.12. p. R. t. New York.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Sydney til Suez 5.12. udg.
s.s. *Anne* afg. Alexandria 1.12. til Jaffa.
s.s. *Argentina* ank. Kolding 10.12.
s.s. *Arizona* afg. Horsens 19.11. til River Plate.

s.s. *Arnold Mærsk* rap. 20 m SE Niton 5.12. p. R. t. Alexandria.
m.s. *Ashbjørn*, Bjark, pass. 0° 0' — 9° 25' V. p. R. t. Cork.
m.s. *Asia*, Hansen, afg. Moji til Rachiin 12.12. hjg.
s.s. *Astaug* ank. Messina 6.12.
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Hull 8.12.
m.s. *Asnaes* pass. Helsingør 12.12.
m.s. *Astoria* afg. Melbourne 20.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Triest 11.12.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Vlissingen p. R. t. Hamburg 13.12. udg.

B

m.t. *Bente Mærsk* ank. Balbao 4.12.
s.s. *Bergenhus* afg. Bergen 14.12. til Aalesund.
s.s. *Bertha* ank. Lemvig 5.12.
s.s. *Bes* pass. Skagen 13.12.
s.s. *Betty* afg. Marseilles 9.12. til Konakri.
s.s. *Betty Mærsk* afg. Clyde 10.12. Barry.
s.s. *Birgit*, Vilsmark, afg. Piræus 13.12.
s.s. *Birgitte* afg. Tyne 11.12. til Alexandria.
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. 46° 35' N. — 6° 50' V. 14.12. p. R. t. St. Malo.
s.s. *Bodil* ank. Stockholm 10.12.
m.s. *Boringa*, Væring, ank. Bangkok 30.11. udg.
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Rotterdam 7.12., pass. Las

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. 12. 36

LONDON.....	22,40	MADRID.....	45,00
NEWYORK.....	457,75	AMSTERDAM.....	249,25
BERLIN.....	183,70	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	21,45	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	77,30	HELSINGFORS.....	9,97
ZÜRICH.....	105,25	PRAG.....	16,30
ROM.....	24,35	WARZAWA.....	86,70

Palmas 14.12. p. R. t. La Plata.

- s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 14.12. til Danzig.
 s.s. *Brasilien* afg. Santos 12.12. til Madeira.
 s.s. *Bretland*, fung. Pedersen, ank. Danzig 12.12.
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Braila 13.12., pass. Sulina 13.12. p. R. t. Danmark.
 s.s. *Britta* afg. Gdynia 10.12. Viborg.
 s.s. *Broholm* ank. Kbhvn. 10.12.
 s.s. *Brosund*, Bundesen, afg. Port of Skain 4.12. til Demerara (due New York 17.12.)
 s.s. *Brynhild* ank. Odense 13.12.

C

- s.s. *California* afg. Bahia 8.12. til Las Palmas.
 m.s. *Canada*, Knudsen, pass. Catherine 14.12. p. R. t. Hull. hjg.
 m.s. *Canadian Reefer* pass. Gibraltar 7.12. p. R. t. Vancouver.
 s.s. *Carmen* ank. Bristol 9.12.
 m.l. *Caroline Mærsk* afg. Corpus Christia 27.11. til Kbhvn. forv. ank. Kbhvn. 20.12.
 m.s. *Chastine Mærsk* afg. Albany (N.Y.) 15.11. til Buenos Aires.
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Ækvator 13.12. p. R. t. Sydney. udg.
 m.s. *Chr. Holm* afg. Southampton 11.12. til Caripito.
 s.s. *Chr. J. Kampmann* pass. Dover 8.12. p. R. t. Norrköping.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Gibraltar 11.12. p. R. t. La Plata.
 s.s. *Christiansborg* pass. Dover 12.12.
 s.s. *Cimbria*, Lund, pass. Brunsbüttel 14.12. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Gdynia 10.12.
 m.s. *Columbia* ank. Rotterdam 13.12.
 s.s. *Cornelia Mærsk* afg. Gibraltar 11.12. til Alexandria.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Norre Sundby 16.12.

D

- s.s. *Dagmar* afg. Kbhvn. 12.12. til London.
 s.s. *Dagmar* pass. Needles 10.12. p. R. t. Southampton.
 s.s. *Dania*, Danholt, pass. Holtenau 14.12. p. R. t. Kbhvn.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Shanghai 14.12. udg.
 m.s. *Danmark* afg. Kbhvn. 8.12. til St. Rose.
 s.s. *Delaware* afg. Neufahrwasser 15.12. til Kbhvn.
 s.s. *Dorrit* afg. Lisbon 7.12.

E

- s.s. *Ebbu* ank. Naples 8.12. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Ebro* afg. Helsingør 8.12. til Tanger for Ordre.
 s.s. *Edith* afg. Havre 9.12. til Valencia.
 s.s. *Edu. Nissen* pass. Point Lynas 9.12. p. R. t. Garston.
 s.s. *Effe Mærsk* pass. Helsingør 10.12. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Egholm* ank. Swansea 14.12.
 s.s. *Elie*, Lisberg, afg. Huelva 11.12.
 s.s. *Elisabeth* afg. Sundavall 7.12. til Honfleur.
 s.s. *Elisabeth Mærsk* pass. Gibraltar 9.12. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Ellen* ank. Caen 8.12.
 s.s. *Ellensborg* ank. Goolé 12.12.
 s.s. *Else* ank. Honfleur 2.12.
 s.s. *Emilie Mærsk* ank. Sydney (NS) 10.12. p. R. t. Port Williams.
 m.l. *Emma Mærsk* afg. Los Angeles 26.11. til Manila.
 s.s. *Emanuel* ank. Gdynia 12.12.
 s.s. *Energi* ank. Riga 12.12.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Burntisland 11.12.
 s.s. *Enigheden* afg. Svendborg 15.12. til Emden.
 s.s. *Erik Boye* pass. Prawlie Point 4.12.
 s.s. *Erna* afg. Buenos Aires 5.12. til Rio Janeiro.
 m.s. *Erria*, Rasmussen, afg. Colombo til Penang 11.12. udg.
 s.s. *Erindring* ank. Moss 11.12.
 s.s. *Ester* pass. Gibraltar 11.12. p. R. t. London.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Rotterdam 13.12.
 s.s. *Esland*, Fischer, afg. Danzig 10.12., pass. Kbhvn. 12.12. p. R. t. Venedig.
 s.s. *Estrid* afg. Konakri 2.12. WC Africa.
 m.s. *Europa*, Mouritzen, ank. Hull 6.12. udg.

F

- m.s. *Fionia*, Kolls, afg. Melbourne til Capetown 21.11. hjg.
 s.s. *Flynderborg* afg. Birkenhead 15.12.
 s.s. *Fredensborg* ank. Gdynia 8.12.

- s.s. *Frederiksborg* afg. Bona 13.12.
 s.s. *Freya* afg. London 11.12. til Kiel.
 s.s. *Frode* afg. New York 5.12. til Oslo.
 s.s. *Fylla* ank. Sundsvall 7.12.

G

- s.s. *Garonne* afg. Antwerpen 11.12. til Kbhvn.
 s.s. *Gerd* pass. Spurn Hd. 10.12. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Gerdu* pass. Gibraltar 6.12. p. R. t. London.
 s.s. *Gerda Toft* rap. 517 m W for Fastnet 14.12.
 s.s. *Georgia* ank. Philadelphia 12.12.
 m.s. *Gertrude Mærsk* afg. Yokohama 10.12. til New York.
 s.s. *Gorm* ank. Garston 7.12.
 s.s. *Grete* ank. Rio Janeiro 9.12.
 s.s. *Gronland*, Sorensen, ank. Bremen 13.12. p. R. t. Gothenburg.
 s.s. *Gudrun* pass. Gibraltar 2.12. p. R. t. London.
 s.s. *Gunhild* ank. London 7.12.
 s.s. *Gunvor Mærsk* ank. Alexandria 19.12.
 s.s. *Gyda* afg. Alexandria 6.12. til Jaffa.

H

- s.s. *H. H. Petersen* ank. Rudkøbing 13.12.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 13.12.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Pernaú 9.12., pass. Kbhvn. 12.12. p. R. t. Boness.
 s.s. *Halldan* ank. Randers 12.12.
 s.s. *Hans Broge* pass. Dungeness 11.12. p. R. t. Dakar.
 s.s. *Hans Mærsk* afg. Bayonne 8.12. til Sceffi.
 s.s. *Harald* ank. Randers 12.12.
 s.s. *Harriet* afg. Trangsund 9.12. til Plymouth.
 s.s. *Helene* afg. Raumo 8. 12.
 m.s. *Henning Mærsk* afg. Port Said 5.12. til Antwerp.
 s.s. *Henry Tegner* afg. Tyne 9.12. til Aalborg.
 s.s. *Hertha Mærsk* afg. Sydney (NS) 5.12. til Goole.
 s.s. *Hilde* pass. Dungeness 14.12. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Hindsholm* ank. Aalborg 14.12.
 s.s. *Hulda Mærsk* ank. Frederikshavn 5.12.

I

- s.s. *I. C. Jacobsen* ank. Riga 14.12.
 m.s. *India*, Krarup, pass. Hirtshals 12.12. p. R. t. Hull, hjg.
 m.s. *Indien* ank. Trieste 12.12.
 s.s. *Inga*, Rasmussen, ank. Tunis 13. 12.
 s.s. *Ingeborg S.* pass. Gibraltar 8.12. p. R. t. Hull.
 s.s. *Inge Mærsk* pass. Helsingør 11.12.
 s.s. *Inger* pass. Urshant 8.12. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Inger Toft* afg. Wales 5.12.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Gdynia 9.12.
 m.s. *Irland*, Meinertz, afg. Progreso 2.12., pass. 42° N 51°30 V 13.12. p. R. t. Havre.
 s.s. *Ivar* afg. Bamble 28.11. til Portland Me.

J

- s.s. *Jacob Mærsk* ank. Aalborg 7.12.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Sas van Ghent 13.12.
 m.l. *Jane Mærsk* pass. Dungeness 27.11. p. R. t. Las Piedras.
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Dondrahead 6.12. p. R. t. Aden. hjg.
 s.s. *Jenny* pass. Barry Is. 11.12. p. R. t. Cardiff.
 s.s. *Jessie Mærsk* afg. Bordeaux 8.12. til Saffi.
 s.s. *Johanne* ank. Stettin 2.12.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Jaffa 3.12.
 s.s. *Jolantha* ank. Hamburg 14.12.
 s.s. *Jonna* afg. Armuelles 2.12. til Seattle
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Aalborg til Middlesbrough 11.12. udg.
 s.s. *Jutta* pass. Ushant 11.12. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Jægersborg* ank. London 14.12.

K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Huelva 11.12.
 s.s. *Karen* ank. Soderhamn 8.12.
 s.s. *Karen Toft* ank. Wales 3.12.
 s.s. *Karla* pass. Gibraltar 7.12. p. R. t. Malla.
 s.s. *Katholm* ank. Manchester 12.12.
 m.s. *Katrine Mærsk* afg. Istanbul 9.12. til Gibraltar.
 s.s. *Kentucky* ank. Houston 14.12.
 s.s. *Kirsten* afg. Flushing 10.12. til Cork.
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, afg. London 14.12.
 s.s. *Knud* ank. Gdynia 12.12.
 s.s. *Knut* pass. Brunsbüttel 9.12. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Kong Haakon* afg. Stettin 15.12. til Kbhvn.

L

- m.s. *Lalandia*, Christensen, pass. Gibraltar 12.12. p. R. t. Marseilles, udg.
 s.s. *Lars Kruse* ank. Kaolack 1.12.
 s.s. *Laura* pass. Flores 30.11. p. R. t. Seattle.
 s.s. *Laura Mærsk* pass. Dungeness 10.12. p. R. t. Fredericia.
 m.s. *Leise Mærsk* ank. Gdynia 3.12. p. R. t. Buenos Aires.
 s.s. *Lera Mærsk* ank. Gdynia 5.12.
 s.s. *Lica Mærsk* afg. New York 1.12. til Rotterdam.
 s.s. *Lilleborg* ank. Ghent 14.12.
 s.s. *Lilian* ank. Odense 10.12.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Gdynia 13.12 p. R. t. Rotterdam.

s.s. *London*, Hansen, ank. Boston 9.12.
 s.s. *Louisiana* ank. Santos 8.12.
 m.s. *Lundby*, Lohse, afg. Flushing 27.11. til Rio de Janeiro,
 Santos og Buenos Aires.
 s.s. *Lynæs* pass. St. Abbshead 14.12.

M

s.s. *Magnus* afg. Dunkirk 14.12. til Kbhvn.
 s.s. *Maine* afg. Garston 12.12. til Antwerpen.
 s.s. *Maja* afg. Kotka 5.12. til Antwerp.
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Hongkong til Singapore 10.12.
 hjg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. New York 4.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Villano 12.12. p. R. t. Salaum.
 s.s. *Margrethe* ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Margrete* afg. Gelle 5.12. til Algiers.
 s.s. *Marianne* afg. Skive 3.12. til Leningrad.
 s.s. *Marie Toft* afg. Huelva 12.11.
 m.l. *Marie Mærsk* afg. Las Piedras 30.11.
 m.s. *Marocco* afg. Bona 14.12. til Algier.
 s.s. *Martin Carl*, Kolster, ank. Jersey 13.12.
 s.s. *Martin Goldschmidt* ank. Aalborg 7.12.
 s.s. *Marx* afg. Vestervig 1.12. til Hull.
 s.s. *Maryland* afg. Newcastle 12.12. til River Plate.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Hamburg 13.12. hjg.
 s.s. *Minsk* afg. Kbhvn. 15.12. til Danzig.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Hansen, ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *N. J. Ohlsen* ank. Gdynia 12.12.
 s.s. *Najaden* ank. Malmø 9.12.
 s.s. *Nancy* pass. Lizard 6.12. p. R. t. Sete.
 s.s. *Nell*, Rasmussen, afg. Seaham 13.12.
 s.s. *Nelly* afg. Vasa 8.12.
 s.s. *Nerma* pass. Helsingør 7.12. p. R. t. Abo.
 s.s. *Nevada* afg. Newcastle 18.11. til Rosario.
 m.s. *Nicoline Mærsk* afg. Osaka 30.11. til Port Redon.
 s.s. *Niel Mærsk* ank. New York 9.12. p. R. t. Hongkong.
 s.s. *Niobe* pass. Helsingør 8.12. p. R. t. Tonny Charente.
 s.s. *Nordborg* afg. Saffi 9.12.
 m.s. *Nordbo* ank. Los Angeles 10.12.
 m.s. *Nordfarer* af. Table Bay 20.11. til Southampton.
 m.s. *Nordhavet* ank. Philadelphia 10.12.
 m.s. *Nordhval* afg. Vancouver 30.11. til Pt. Elizabeth.
 m.s. *Nordkap* ank. New York 10.12.
 s.s. *Nordlys* afg. Hampton Rds. 6.12. til Santos.
 m.s. *Nordpol* ank. Vancouver 1.12.
 s.s. *Nordsoen* ank. Algiers 7.12.
 m.s. *Normandiet*, Petersen, afg. Braila 9.12., pass. Dardanellerne 11.12. p. R. t. Kbhvn.

O

s.s. *Odin* afg. Kbhvn. 15.12. til Göteborg.
 s.s. *Olaf* ank. Liverpool 13.12.
 s.s. *Olga* afg. Sundsvall 4.12.
 s.s. *Olga S.* afg. Jaffa 2.12. til Clyde.
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Danzig 2.12. til Bayonne.
 m.s. *Olympia* afg. New York 12.12.
 s.s. *Oregon* ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Caen 8.12.
 s.s. *Otto Petersen* ank. Garston 3.12.

P

m.s. *Panama*, Frederiksen, ank. Vancouver 12.11.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. West Hartlepool 11.12.
 s.s. *Paula* afg. Christobal 5.12. til New York.
 m.s. *Peru*, Kragelund, ank. la Goulette 12.12. hjg.
 m.s. *Peter Mærsk* ank. Manila 4.12. p. R. t. Cebu.
 s.s. *P. Madsen* afg. Kbhvn. 8.12. til Gdynia.
 s.s. *P. N. Damm* rap. 34 m SE N Foreland 10.12. p. R. t. Havre.
 s.s. *Polly* ank. Shoreham 8.12.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Aalborg 15.12.
 s.s. *Prins Knud*, Westergaard, afg. Leningrad 6.12.

R

s.s. *Randi* ank. Valencia 7.12. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Reval* afg. Gelle 15.12.
 s.s. *Riga* afg. Gdynia 15.12.
 s.s. *Rigmor* pass. Ushant 11.12. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Rita* ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Rita Mærsk* pass. Helsingør 7.12. p. R. t. Boston.
 s.s. *Robert* pass. Dungeness 11.12. p. R. t. Granton.
 s.s. *Rosenborg* afg. Waterloo pr. Skien 11.12.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

S

s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Breiten 9.12.
 s.s. *Scandia* ank. Hamburg 13.12.
 s.s. *Scandia*, Lorenzen, ank. Grangemouth 14.12.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Methil 11.12.
 s.s. *Sejro*, Brockmann, ank. Parrsboro 6.12.
 m.s. *Siam*, Nielsen, ank. Rashin 13.12.
 s.s. *Signe* afg. Bordeaux 5.12. til Nemours.
 s.s. *Sigrid* ank. Malmø 7.12.
 s.s. *Sigrun* ank. Aarhus 9.12.
 s.s. *Silkeborg* pass. Grand Canary 14.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Oporto 6.12. p. R. t. Kircaldy.
 s.s. *Skagerak* ank. Aalborg 8.12.
 s.s. *Skjold* ank. Bordeaux 8.12.
 s.s. *Skodsborg* afg. Bordeaux 11.12.
 s.s. *Sleipner* ank. Kbhvn. 13.12.
 s.s. *Sonja*, Rasmussen pass. Sydney 14.12.
 s.s. *Sonja Mærsk* pass. Skagen 9.12.
 s.s. *Sophie* ank. Brussels 7.12.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Finisterre 11.12. p. R. t. Antwerp.
 s.s. *Stella* pass. Dungeness 8.12. p. R. t. St. Louis (Rhône).
 m.s. *Stensby*, Eggers, afg. Narvik 20.11. til Baltimore.
 m.s. *Stjerneborg* pass. Balboa 8.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Immingham 12.12.
 s.s. *Susan Mærsk* ank. Trondhjem 1.12.
 s.s. *Svanhild* ank. New York 14.12.
 s.s. *Svanholm* ank. Liverpool 12.12.
 s.s. *Svava* ank. Aarhus 15.12.
 s.s. *Svend Pii* afg. Sydney (NS) 3.12. til Dunkirk.
 s.s. *Søborg* ank. Helsingør 7.12.

T

s.s. *Taarnholm* afg. Kbhvn. 14.12. til Manchester.
 m.s. *Tacoma* afg. Buenos Aires 12.12.
 m.s. *Tasmania* afg. Dakar 6.12.
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Randers 17.12.
 s.s. *Tekla* pass. Gibraltar 10.12. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Tempo*, Jørgensen, ank. Aalborg 15.12.
 s.s. *Tennessee* ank. Gdynia 13.12.
 s.s. *Thyra* ank. Hernösand 7.12.
 s.s. *Tomsk* afg. Kbhvn. 14.12. til Antwerpen.
 m.s. *Tongking*, Juul Christensen, ank. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Tove* ank. Boston (Linc) 3.12.
 s.s. *Tovelil*, Nørholm-Hansen, ank. Braila 9.12.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Lanely 11.12. til Odense.
 s.s. *Trondhjem* afg. Stavanger 13.12. til Kbhvn.
 s.s. *Tula* ank. Antwerpen 13.12.
 m.s. *Tunis* afg. Oran 14.12. til Algier.
 m.s. *Tureby*, Eriksen, forv. ank. New York 22.12.

U

s.s. *Uffe* afg. Swansea 12.12. til Kbhvn.
 s.s. *Ulla* pass. Las Palmas 6.12. p. R. t. Konakri.
 s.s. *Ulrik Holm* ank. Arzew 7.12.
 s.s. *Uranienborg* afg. Sydney 5.12.

V

s.s. *Vendia*, Lund, pass. Brunsbüttel 11.12. p. R. t. Fecamp.
 s.s. *Vibeke Mærsk* ank. Kbhvn. 5.12.
 s.s. *Viborg* ank. Methil 13.12.
 s.s. *Victoria*, Kiilsgaard, pass. Brunsbüttel 13.12.
 s.s. *Viola* pass. Gibraltar 5.12. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Virginia* ank. Rosario 8.12.

W

s.s. *Wilh. Colding* pass. Hidtskals 4.12.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Bayonne 12.12.

Y

s.s. *Yrsa* ank. Hamburg 14.12.

Ø

s.s. *Ørneborg* pass. Ushant 14.12.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PÅ BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer

Redaktør: AAGE HEINBERG

AKTIESELSKABET

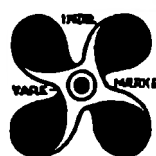
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 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. — Lenz Ventilmaskiner. — Stirling Vandværkskedler.
2 Tørdokker 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.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

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.: "Holmøld"
Amaliegade 38

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & 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

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere:

SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere

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. D. EKLOF & Co. A/S

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

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association
og the Baltic & International Maritime Conference
Representant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
SPEDITØRER & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

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 STEVEDORERS
IN FINLAND

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

52. Aargang.

København 16. December 1936.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan toges 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 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*.

Næste Nr. af „Efterretninger for Søfarende“ udkommer Tirsdag den 22. December.

I. Østersøen.

3405. Danmark. Møn N.-Kyst. Nordfeld. Bro opført.

Ud for *Nordfeld* er paa *Kysten* c. 4,3 Sm W. t. N. for *Hellehavn Nakke* opført en c. 185 m lang Bro. Dybden ved Brohovedet, der er c. 18 m langt og c. 7½ m bredt, er 3,4 m.

Brohovedet: 55° 01' (39") N. 12° 24' (06") E.

(Kort Nr. 291 og 279. Danske Lods, Side 412. Havnelods, Side 148.)

3406. (T). Sverige S.-Kyst. Måkläppen. Stangbaake nedblæst.

(U. f. s. Nr. 50/3716. Stockholm 1936.)

Stangbaaken paa *Måkläppen* paa c. 55° 21',4 N. 12° 48',6 E. er nedblæst. Baaken vil snarest blive genopført.

3407. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Luleå. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 50/3716. Stockholm 1936.)

Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:

Tjuvholmssundet södra c. 65° 32' N. 22° 10' E. *Gültzaudden* c. 65° 35' N. 22° 08' E.

3408. Polen. Hela. Taagesignal forandret. Afstandsbestemmelse.

(N. f. S. Nr. 50/5600. Berlin 1936.)

1. Taagesignalet paa c. 54° 36' N. 18° 49' E., c. 0,2 Sm SE. for *Hela* Fyr, afgives nu med Sirene, Tre-Stød hver 2^m, dyb Tone 2^s, Pause 3^s, høj Tone 2^s, Pause 3^s, dyb Tone 2^s, Pause 1^m 48^s.

2. Begyndelsen af den første (dybe) Tone af Taagesignalet falder sammen med Slutningen af den første (5^s lange) Streg i Radiosignalets Indledningssignal. Multiplicerer man det Antal Sekunder, som er forløbet fra Slutningen af Stregen i Radiosignalet, til man hører Begyndelsen af Taagesignalet, med 0,192, faar man Afstanden i Sm.

(Kort Nr. 269.)

3409. Tyskland. Rügen. Arkona. Taagesignal forandret.

(Tillæg til tysk Fyrliste, N. f. S. Nr. 50, Berlin 1936.)

Taagesignalet ved *Arkona Fyr* paa c. $54^{\circ} 41' N.$ $13^{\circ} 26' E.$ afgives nu med elektrisk Membransender med en Tonehøjde af 200 c/s. Signalet er Bogstaverne AA hver 30^s, Tone 1^s, Pause 1^s, Tone 3^s, Pause 3^s, Tone 1^s, Pause 1^s, Tone 3^s, Pause 17^s.

Den tidligere Sirene med Et-Stød hver 1^m. 10^s. bibeholdes indtil videre som Reserve. (E. f. S. Nr. 37/2608 1936. Kort Nr. 262, 280 og 269. Danske Lods, Side 412.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**3410. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 8. December d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,0 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 4,8 m i W.-Siden af Renden.

c. $54^{\circ} 52' N.$ $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$

(E. f. S. Nr. 46/3121 1936.)

3411. Danmark. Store-Bælt. Albuen. Baake genopføres ikke.

Albuen Baake paa c. $54^{\circ} 50',1 N.$ $10^{\circ} 58',0 E.$, der er ødelagt, vil ikke blive genopført.

(E. f. S. Nr. 48/3265 1936. Kort Nr. 296, 221, 298 og 299. Danske Lods. Side 336. Søm.-Fort., Side 49, Nr. 7.)

3412. Danmark. Lille-Bælt. Barsø Mølle nedrevet.

Barsø Mølle paa $55^{\circ} 07' (18'') N.$ $9^{\circ} 33' (36'') E.$ er nedrevet og vil ikke blive genopført.

(Kort Nr. 319, 318, 241 og 279. Danske Lods, Side 367 og 369.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**3413. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr forandres.**

Det rød-grønne Fyr med Formørkelser paa gamle E.-lige Molehoved paa $56^{\circ} 09' (30'') N.$ $10^{\circ} 13' (50'') E.$, som for Tiden har Flammehøjde 16,05 m, vil fra omkring den 21. d. M. blive erstattet med et rød-grønt, fast Fyr med Flammehøjde 6,4 m, idet der opstilles en ny cylindrisk Fyrbygning med 1,6 m Diameter Vest for den nuværende Fyrbygning, hvis Nedrivning derefter vil blive paabegyndt.

Det nye Fyr vil vise grønt og rødt inden for de samme Pejlinger som det gamle, nemlig: a) grønt i Pejling fra 26° til 116° , b) rødt i Pejling fra 116° til 221° .

Den nye Fyrbygning vil blive malet graa og forsynet med en c. 50 cm høj horisontal Stribe af grøn og rød Farve svarende til Fyrets grønne og røde Lysvinkel.

(Kort Nr. 252. Danske Lods, Side 161, Tillæg Nr. 3, Side 26. Havnelods, Side 31 og 33. Fyr-Fort Nr. 153, Tillæg Nr. 1, Side 12.)

3414. Sverige. Kattegat. Vinga ungar Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 50/3722. Stockholm 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Vinga ungar* paa c. $57^{\circ} 39' N.$ $11^{\circ} 34' E.$ er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 46/3124 1936.)

3415. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,5 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 5,8 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,1 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,3 m, i *Svanholm Løb*: 0,2 m og i *Kobberø Løb*: 2,8 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,5 m Dybde over *Havrevlen* og 5,8 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 *Tyboron* Havn, at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E. — 3,3 m.

b. 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E. — 2,7 m.

I *Sølhundeholm* Løb findes en Tilsanding c. 100 m i SSW.-lig Retning fra Lystønde Nr. 3, der strækker til midtfarvands fra W.-Siden. Dybden er 3,0 m. Tilsandingen fjernes, saasomt Vejrforholdene tillader det.

(E. f. S. Nr. 46/3126 og 48/3321 1936. Kort Nr. 259.)

3416. (T). Sverige. Skagerrak. Persgrunden Lys- og Fløjtetønde forsvundet.

(U. f. s. Nr. 50/3723. Stockholm 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Persgrunden* paa c. 58° 42' N. 10° 51' E. er forsvundet. En Reserve Lys- og Fløjtetønde, der viser samme Fyrkarakter, vil snarest blive udlagt som Erstatning.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3417. Rusland. Murmanskoe Sea. Vostochnaya Litsa Bugt. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2427 (2). London 1936.)

Litski Point Fyr paa c. 68° 38' N. 37° 48' E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5 s.

3418. Rusland. Murmanskoe Sea. Semostrovski Red. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2427 (1). London 1936.)

Paa Baakens Plads paa *Kuvshin Island* paa c. 68° 44' N. 37° 32' E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 7 s.

3419. Rusland. Murmanskoe Sea. Rinda Bugt. Fyrbelysning forandret.

(N. t. M. Nr. 2432. London 1936.)

1. *Banni Island* Fyr paa c. 68° 55' N. 36° 50' E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2 s.

2. Paa Baaken c. 0,37 Sm 232° fra (1) er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4 s.

3420. Rusland. Ribachi Halvø. Tsip Navolok. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 2410. London 1936.)

Taagesignalet ved *Tsip Navolok* paa c. 69° 44' N. 33° 06' E. afgives nu med Sirene, Et-Stød hver 48 s.

3421. Tyskland. Norderney Fyrskib genudlagt.

(N. f. S. Nr. 50/5628. Berlin 1936.)

Fyrskibet *Norderney* paa c. 53° 56' N. 7° 14' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 49/3350 1936.)

3422. Tyskland. Borkumriff Fyrskib genudlagt.

(N. f. S. Nr. 50/5524. Berlin 1936.)

Fyrskibet *Borkumriff* paa c. 53° 46' N. 6° 04' E. er atter udlagt paa Station. (E. f. S. Nr. 49/3351 1936.)

3423. Holland. Zeegat van Terschelling. Noordvaarder. Baaken Zuidkaap ødelagt.

(B. a. Z. Nr. 285/3420. 's-Gravenhage 1936.)

Baaken *Zuidkaap* med Redningshuset paa *Noordvaarder* paa c. 53° 21',8 N. 5° 08',7 E. er ødelagt.

3424. Holland. Zeegat van Texel. Noorderhaaks Lys- og Fløjtetønde atter tændt.

(B. a. Z. Nr. 290/3470. 's-Gravenhage 1936.)

Lys- og Fløjtetønden *Noorderhaaks* paa c. 53° 00',5 N. 4° 35',5 E. er atter tændt. (E. f. S. Nr. 49/3352 1936.)

3425. Holland. Zeegat van Texel. Oplysning om Vrag.

(B. a. Z. Nr. 288/3448. 's-Gravenhage 1936.)

Vraget af Motorskibet, der ligger sunket paa 52° 57' 02" N. 4° 34' 44" E. paa *Keizerbult*, er ikke mere synligt over Vandet.

(E. f. S. Nr. 50/2906 og 53/3065 1935.)

3426. England. The Downs. Oplysning om Dybder.

(N. t. M. Nr. 2408. London 1936.)

1. Nedennævnte Dybder findes i vedføjede Afstande og Retninger fra *Ramsyale* E.-lige Bølgebryder Fyr, der ligger paa 51° 19' (30") N. 1° 25' (30") E.:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| a. 8,2 m 4,84 Sm 93°. | d. 9,7 m 4,27 Sm 105°. |
| b. 9,1 m 4,17 Sm 94°. | e. 6,1 m 2,70 Sm 107°. |
| c. 7,0 m 4,75 Sm 103°. | |

2. Nedennævnte Dybder findes i vedføjede Afstande og Retninger fra *Deal Pier* røde Fyr med Formærkelser, der ligger paa 51° 13' (30") N. 1° 24' (30") E.:

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| a. 6,7 m 4,21 Sm 33°. | c. 7,3 m 1,48 Sm 56°. |
| b. 10,1 m 3,23 Sm 42°. | |

3. En snæver Banke, der ved Lavvande ligger 1,8 m over Havets Overflade paa et enkelt Sted 3,8 Sm 51° fra *Deal Pier* røde Fyr med Formærkelser, findes i *Gull Stream*. Den nærmest Løbet liggende Kant af Banken strækker sig fra ovennævnte Punkt 0,55 Sm i Retningen 9° og derfra 0,5 Sm i Retningen 32° til et Punkt 4,72 Sm 45° fra *Deal Pier* Fyr.

(Kort Nr. 264.)

3427. England. Grimsby Red. Vrag fjernet.

(N. t. M. Nr. 2424. London 1936.)

Vraget, der laa sunket paa c. 53° 36' N. 0° 02' W., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.

(E. f. S. Nr. 15/1037 1936.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**3428. Irland S.-Kyst. Old Head of Kinsale S. Tønder inddraget.**

(N. t. M. Nr. 2414. London 1936.)

De to røde Fortøjtønder, der var udlagt som Afmærkning for et Vrag paa c. 51° 25' N. 8° 33' W., er inddraget.

(E. f. S. Nr. 45/2629 1935.)

3429. Irland W.-Kyst. Galway Bugt. Spiddle. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2443. London 1936.)

Paa E.-Spidsen af *Spiddle* Pier er paa c. 53° 14' N. 9° 18' W. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 10,7 m. En graa Jernstøtte med en hvid Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| a. Grønt i Pej. fra Land til 282°. | c. Rødt i Pej. fra 24° til 66°. |
| b. Hvidt i — - 282° - 24°. | |

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**3430. Island W.-Kyst. Faxaflói. Snæfellsnes S. Arnarstapi. Varder opført.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Ved *Arnarstapi* paa S.-Siden af *Snæfellsnes* er opført 2 Varder N. for Handelspladsen. Varderne er opført paa *Solvahamrabakkar* lige N. for en Bæk, som danner en Fos over Brinken ned i Stranden. Bagvarden, der er 3 m høj med Trekant, staar c. 64 m ovenfor Kanten; Forvarden, som er 2½ m høj med Firkant, staar 10 m ovenfor Kanten, c. 20 m over Havet. Varderne er graa, men vil senere blive malede hvide med røde Striber.

Varderne overet i c. 268° angiver Indsejlingslinien, i hvilken der ankres efter Loddet.

c. 64° 46¾' N. 23° 37¾' W.

(Kort Nr. 260, 261 og 270. Islandske Lods, Side 70.)

3431. (T). **Island W.-Kyst. Malarrif Fyr. Lysevne midlertidig formindsket.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Malarrif Fyr paa c. $64^{\circ} 44' N.$ $23^{\circ} 48' W.$ vil i Vinter have noget mindre Lysevne end normalt, $14,7$ Sm i Stedet for $17,5$ Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.
3432. **Island NW.-Kyst. Sugandafjærdur. Afmærkning forandret.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
De 3 sorte Vagere paa N.-Siden af Løbet *Holmi* er inddraget og erstattet med en sort Bøje med sort Stage uden Kost. Bøjen skal holdes om Bagbord ved Indsejlingen. c. $66^{\circ} 08' N.$ $23^{\circ} 31' W.$
(E. f. S. Nr. 32/1405 1927. Islandske Lods, Side 101.)
3433. **Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Ædey. Oplysning om Luftlednings Højde over Havoverfladen.**
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)
Telefonledningens Højde over Havoverfladen mellem *Ædey* og *Bergsel* paa *Snæfjallaströnd* er nu mindst 14 m paa dens laveste Sted ved Springtids Højvande. c. $66^{\circ} 06\frac{1}{2}' N.$ $22^{\circ} 39' W.$
(E. f. S. Nr. 40/2357 1935. Kort Nr. 261 og 270. Islandske Lods, Side 107.)
3434. (T). **Portugal. Burling Island. Taagesignal midlertidig forandret.**
(N. t. M. Nr. 2451. London 1936.)
Taagesignalet paa c. $39^{\circ} 25' N.$ $9^{\circ} 30' W.$, $0,35$ Sm 26° fra *Burling Island Fyr*, afgives midlertidig med Sirene.
(E. f. S. Nr. 25/1711 1936.)

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

3435. **Bahama Øerne. Great Bahama Bank. Berry Islands. Whale Cay. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2422. London 1936.)
Det hvide, faste Fyr paa *Whale Point* paa c. $25^{\circ} 23' N.$ $77^{\circ} 48' W.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 21 m. Synsvide: 8 Sm. Graat Taarn paa Stenfundament. Fyret er ubevogtet.
3436. **Santo Domingo. Ciudad Trujillo Harbour. Bølgebryder færdigbygget. Fyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 2367. London 1936.)
1. En Bølgebryder, hvis Yderende ligger paa $18^{\circ} 27' (30'') N.$ $69^{\circ} 52' (40'') W.$, $0,225$ Sm 140° fra *San José Fort* røde Blinkfyr, er færdigbygget. Bølgebryderen strækker sig fra ovennævnte Plads $0,17$ Sm i Retningen 53° og derfra i Retningen 102° til Kysten.
2. De to røde, faste Ledefyr c. $0,25$ Sm 48° fra *San José Fort Fyr* og de to grønne, faste Ledefyr c. $0,33$ Sm 55° fra samme Fyr er permanent nedlagt.
3437. **Jamaica. Annotto Bugt. Ledefyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 2319. London 1936.)
De to hvide Lede-Blinkfyr paa *Gibraltar Wharf* paa c. $18^{\circ} 17' N.$ $76^{\circ} 47' W.$ er permanent nedlagt.
3438. **Jamaica. Port Maria. Ledefyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 2319. London 1936.)
De to hvide Lede-Blinkfyr tæt SE. for *North-West Pier* paa c. $18^{\circ} 23' N.$ $76^{\circ} 55' W.$ er permanent nedlagt.
3439. **Brasilien. Ponta do Lençol Anduvning. Braad.**
(A. a. N. Nr. XXI/99. Rio de Janeiro 1936.)
Braad af ringe Udstrækning er flere Gange observeret paa c. $18^{\circ} 16' S.$ $39^{\circ} 33' W.$, $22,2$ Sm 17° fra *São Matheus Fyr*.

- 3440. Brasilien. Ponta do Lençol Anduvning. Skær.**
(A. a. N. Nr. XXI/99. Rio de Janeiro 1936.)
To mindre Skær i Overfladen ligger paa c. 18° 20' S. 39° 36' W., 17,7 Sm 14° fra *São Matheus* Fyr.
- 3441. Uruguay. Bahia de Montevideo. Vrag.**
(N. t. M. Nr. 2448. London 1936.)
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 34° 55' S. 56° 15' W., 1,75 Sm 173° fra *El Cerro* Fyr.
- 3442. Argentina. Quequén. Fyr tændt.**
(N. f. S. Nr. 48/5349. Berlin 1936.)
Paa Hovedet af den nybyggede Mole er paa c. 38° 35' S. 58° 42' W. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 7 m. Et Jerntaarn.
- 3443. Ecuador. Manglar Alto. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 2421. London 1936.)
Manglar Alto hvide Blinkfyr paa c. 1° 50' S. 80° 44' W. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 48/3301 1936.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 3444. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Neapel. Fyr tændt.**
(N. f. S. Nr. 48/5327. Berlin 1936.)
I Valfartskirken *Madonna dell'Arco's* Taarn paa 40° 52' 11" N. 14° 23' 22" E. er tændt et Fyr, der viser afvekslende hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 12^s. Flammens Højde: 181 m. Synsvide: 15 Sm for hvidt Lys.
- 3445. Italien S.-Kyst. Otranto Anduvning. Fyr tændt. Lystønde inddraget.**
(N. f. S. Nr. 48/5331. Berlin 1936.)
1. I *Torre S. Andrea* paa 40° 15' 12" N. 18° 26' 50" E., c. 2 Sm NW. for *Secca Missipezza*, er tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 7^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Synsvide: 7 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Fyret viser rødt Lys i Pejlinger fra 300° til 350°, iverigt hvidt Lys.
2. Lystønden ved E.-Siden af *Secca Missipezza* paa c. 40° 14' N. 18° 29' E. er permanent inddraget.
- 3446. Italien E.-Kyst. Ancona. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 48/5332. Berlin 1936.)
Monte Cappuccini Fyr paa c. 43° 37' N. 13° 31' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 24^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s, Blink 0,3^s, Mørke 14,7^s. Lysevne: 35 Sm. Synsvide: 28 Sm.
(E. f. S. Nr. 17/1198 1936.)
- 3447. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Bjelosarai Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 48/5342. Berlin 1936.)
Bjelosarai Fyr paa c. 46° 53' N. 37° 20' E. er forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 16^s, Blink 2^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 10^s.
(E. f. S. Nr. 10/597 1936.)
- 3448. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Kriwaja Landtange Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 48/5343. Berlin 1936.)
Kriwaja Landtange Fyr paa c. 47° 03' N. 38° 08' E. er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 16^s, Blink 2^s, Mørke 2^s, Blink 2^s, Mørke 10^s. Flammens Højde: 20 m. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pejl. fra 58° til 268°. 2. Hvidt i Pejl. fra 268° til 38°.

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

- 3449. Røde Hav. Eritrea. Harkiko (Archico) Bugt. Lystønde udlagt.**
(N. f. S. Nr. 48/5352. Berlin 1936.)
En Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa c. 15° 35' N. 39° 29' E., 1,65 Sm 175° fra *Massawa* Fyr.
- 3450. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Ras Hafun. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 2405. London 1936.)
Ras Hafun hvide Blinkfyr paa c. 10° 26½' N. 51° 25½' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
- 3451. (T). Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Brava Ankerplads. Fyr midlertidig forandret.**
(N. t. M. Nr. 2404. London 1936.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa den N.-ligste af *Kila Islets* paa c. 1° 06' N. 44° 02' E. er midlertidig erstattet med et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10^s. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 10 Sm.
- 3452. Forindien W.-Kyst. Kundla (Kandla) Creek. Oplysning om Dybde.**
(N. t. M. Nr. 2439. London 1936.)
Dybden paa c. 23° 02' N. 70° 13' E., 8,35 Sm 44° fra *West Point* Fyr, er 2,3 m og ikke som angivet i Kortet 5,0 m.

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

- 3453. Filippinerne. Verde Island Passage. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2447. London 1936.)
En Grund med 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. 13° 38' N. 120° 28' E., 14 Sm 235° fra *Cape Santiago* Fyr.
- 3454. Sakhalin. Cape Patience N. Grunde.**
(N. t. M. Nr. 2419. London 1936.)
1. En Grund med 1,8 m Vand ligger 1,2 Sm 341° fra *Cape Patience* Observationssted.
2. En Grund med 3,2 m Vand ligger 1,62 Sm 351° fra *Cape Patience* Observationssted.
Cape Patience Observationssted: c. 48° 42' N. 144° 54' E.
- 3455. Australien N.-Kyst. Arafura Sea. Cape Wessel N. Grund findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 2420. London 1936.)
Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 9° 51' S. 137° 00' E., c. 70 Sm 12° fra *Cape Wessel* er forgæves eftersøgt.
- 3456. Sydaustralien. Spencer Bugt. Jarrold Point W. Grund.**
(N. t. M. Nr. 2430. London 1936.)
En Grund med 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. 33° 12' S. 137° 41' E., 3,5 Sm 227° fra *Eastern Shoal South* Fyr.
- 3457. Sydaustralien. Spencer Bugt. Port Lincoln. Boston Point Fyrs Synsvidde formindskes.**
(N. t. M. Nr. 2429. London 1936.)
Omkring den 12. Januar 1937 formindskes uden nærmere Meddelelse Synsvidden af *Boston Point* Fyr paa c. 34° 39' S. 135° 56' E. for hvidt Lys til 9 Sm og for rødt Lys til 7 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

3458. Danmark. International Signalbog 1931. Tillæg.

„Tillæg Nr. 2 til International Signalbog 1931“ er udkommet og forhandles fra G. E. C. Gads Forlag, København. ¶

3459. Danmark. Sundet. København. Havne-reglement ændres.

Ministeriet for offentlige Arbejder har fra den 23. December 1936 at regne foretaget følgende Ændringer i Reglement for Ordens Overholdelse i Københavns Havn af 4. Juli 1928.

§ 1 affattes saaledes:

„Københavns Havn begrænses mod Nord ved en Linie draget fra det Punkt paa Kysten, hvor Staden Københavns Grund nordefter ophører, til Vageren med 1 Kost paa Østsiden af *Stubben*; endvidere ved en ret Linie fra denne Vager til den røde Spidstønde paa Nordsiden af Lynetteløb; ved en ret Linie herfra gennem Lys- og Klokketønden ud for „*Prøvestenen*“ til det Punkt, hvor denne Linie, c. 700 m Syd for Lys- og Klokketønden, skærer en Linie i Forlængelse af *Holmbladsgade*; og ved denne sidste Linie vestefter til Land. Mod Syd er Havnen begrænset af tvende Linier dragne fra de Punkter paa *Sjællands-* og *Amagerkysten*, hvor Staden Københavns Grund sydefter ophører, til en i *Kalveboderne* anbragt, med en oval hvid- og rødstribet Ballon forsynet Varde, der ligger henholdsvis c. 2100 m og c. 3000 m fra de nævnte Kystlinier; paa Kysterne er Grænsen betegnet med 6 m høje Baaker, af hvilke den paa *Sjællandssiden* oprejste er forsynet med en nedadtil spids Trekant af rød Farve, medens den paa *Amagersiden* oprejste Baake er forsynet med en opadtil spids Trekant af hvid Farve. De i dette Reglements § 2 nævnte Løb hører dog i deres i nævnte Paragraf angivne fulde Udstrækning ind under Havnens Omraade, for de under a, b og d nævnte Løbs Vedkommende som Udvidelse af Havnegrænsen.

For saa vidt nærværende Reglement angaar, medregnes dog ikke til Københavns Havn Orlogshavnen, og ligeledes er undtaget et Marineministeriets (Flyvevæsenets og Søminevæsenets) Raadighed undergivet Vandareal. Sidstnævnte Vandareal begrænses af *Lynetteløbs* Sydgrænse, forlænget mod Øst til den hvide Stumptønde, en ret Linie herfra følgende Havnegrænsen mod Syd indtil Skæring med en Linie gennem Kommunens 2 Kloaktaarne, en ret Linie fra dette Punkt til *Prøvestenens* Fyr og en Linie herfra følgende Nordvestsiden af Fortet og Opfyldningen ved dette samt Sydvestsiden af Opfyldningen indtil den faste Bro og Dæmning og sluttelig følgende disses Nordvestside til Land“.

Til § 2 føjes som nyt Punkt e. følgende:

„*Prøvestensløb* fører ind til *Prøvestenshavnen* nordøstfra. Dets Sider begrænses af de Sømærker, der danner Løbets Afmærkning. Dets Grænse mod Nordøst falder sammen med Havnegrænsen“.

I § 8 „*Nyhavnsbroen* og *Frederiksholmskanalbroen*“ sker følgende Ændringer:

De hidtil for begge Broer anførte Signaler vil fra den nævnte Dato kun være gældende for *Nyhavnsbroen*.

For *Frederiksholmskanalbroen* afskaffes de tidligere Dagsignaler, og de i Reglementet nævnte Natsignaler med røde Lys benyttes hele Døgnet.

(Kort Nr. 303 og 285. Danske Lods, Side 267 og 268. Havnelods, Side 116 og 122.)

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. 1 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. II. |
| T | Supplement No. 4 to Bay of Bengal Pilot. |
| N 2403 | China Sea. — Singapore strait. Limits: — Lat. 0° 53' to 1° 36' N.
Long. 103° 20' 30" to 104° 35' 48" E. |
| R 1171 | Australia. — Port Philip. |
| N 1703 | Australia, Bass Strait. — Cape Liptrap to Hogan group.
Limits: — Lat. 38° 39' S. — 39° 17' S.
Long. 145° 52' E. — 147° 05' E. |

- R 2154 England. — Newhaven.
 R 3414 France. — Approaches to Marseilles.
 † 1703 Australia. — Wilson promontory, with Corner inlet and Port Albert.
Tyskland:
 † D. 118 Nordküste von Estland, Kockskär bis Kasper Wiek.

Tillæg.

I. Østersøen.

3460. Danmark. Rødby Havn Indsejling. Oprensning tilendebragt. Sømærke genudlagt.
 Oprensningen af Indsejlingsrenden til Rødby Havn er nu tilendebragt, og Dybden er atter normal. Den hvide Stage med Halmvisk paa $54^{\circ} 39' (06'') N. 11^{\circ} 20' (57'') E.$ ved Yderenden af Rendens W.-Side er genudlagt.
 (E. f. S. Nr. 46/3174 1936.)

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

3461. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Iskælderflak W. Oplysning om Dybde. Rettelse til Havnelodsen.
 Anmærkningen i Havnelodsen, Side 153, om, at der for Tiden kun findes $6,1$ m Vand i Løbet W. om Iskælderflak udgaar, da Dybden nu er $6,2$ m.
 Nykøbing F.: c. $54^{\circ} 46' N. 11^{\circ} 52' E.$
 (Havnelods, Side 153.)
3462. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Knoldhjørne Sømærke i Uorden.
 Den E.-ligste hvide Halmprík paa Knoldhjørne paa $55^{\circ} 03' (35'') N. 10^{\circ} 13' (47'')$ E. er i Uorden. Den vil snarest blive bragt i Orden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

3463. Danmark. Kattegat. Anholt Havn^{SW}. Oplysning om Tilsanding.
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 44/3025 1936 meddeles, at de i anførte E. f. S. nævnte formodede Opgrundinger 500 à 700 m fra Havneindløbet ved en fornylig foretagen Opmaaling ikke har kunnet konstateres. Derimod er der i en Afstand af c. 850 m S. for Havneindløbet i den røde To-Blink Vinkel forefundet en Dybde paa c. $2,8$ m eller c. $0,3$ m mindre end anført i Havnelodsen.
 Anholt Havn: c. $56^{\circ} 42',9 N. 11^{\circ} 30',7 E.$
 (E. f. S. Nr. 44/3025 1936. Kort Nr. 247. Havnelods, Side 37 og 38. Fyr-Fort. Nr. 122.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

3464. Nordsøen. Bovbjerg W. Drivende Vrag.

En Dampet rapporterer den 13. December d. A. paa c. $56^{\circ} 30' N.$ $6^{\circ} 47' E.$, c. 45 Sm W. for *Bovbjerg Fyr*, at have passeret en svær, knækket Mast af drivende Vrag. Masten ragede c. 2 m over Vandet.
