



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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


Links

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG
FOR REPARATIONER
OG OMBYGNING

MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

- og *1800* *se*
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, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

*

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

*

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

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.

KAAS & SØRENSEN

INDEHAVER

G. E. OLSEN

Bunkerkul
Kul, Koks, Brænde
BriketterSkibsklarering
Kommission

HELSINGØR

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

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset



BRUG

Holzapfel's

Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5801 København K.

Jørgen A. Rasmussen

33, Amaliegade

Telegrams JØRGARAS
COPENHAGEN K.WORLD-WIDE SUPPLIES OF
Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towing
Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmald"
Amaliegade 38

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.Telefon
Helrup
1619

HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Verdens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten RENSØ, er syrefri og renses
ufejlbarlig. Benyt vore Specialoller: H. & W. Olie Nr. 1 til
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.Telefon
Kontor
8712
—
Amaliegade
41

SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 41

FREDAG 6. OKTOBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

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

FRA UGE TIL UGE

Af

AXEL GERFALK.

DET LYSNER
I VEST

Fra autoritativ Side meddeles i et Telegram fra Washington, at der under Gældsforhandlingerne vil blive truffet Forberedelser til en monetær Vaabenhvile mellem De forenede Stater og England. I Henhold til denne Vaabensstilstand skal de to Lande bevare den nuværende Balance mellem deres Valutaer paa Verdensmarkederne. Der er ikke Tale om en Tilbagevenden til Guldmøntfoden eller anden Guldbasis, men der skal foretages en Udveksling af Guldet mellem De forenede Stater og England for at udligne de forskellige kommercielle og finansielle Mellemværender. De to Landes Deviser skal i Teorien opretholdes ved Hjælp af det Guld, der findes i deres Centralbanker og Statskasser, men dette skal ikke udleveres til Borgere mod Papirpenge. Det menes, at Præsident Roosevelt er interesseret i denne Form for Guldmøntfod, fordi man derved undgaar Muligheden for Hamstring af Guld.

Det er denne Vaabenhvile, at hele Verdenshandelen sukker og længes efter. Uden et nogenlunde stabilt Forhold mellem Dollar og Sterling er Handelsdispositioner i større Stil umuliggjort. Vi har tidligere paa-peget, hvorledes disse Kursfluktuationer gjorde selv forholdsvis beskedne oversøiske Indkøb til danske industrielle Foretagender til en Spekulation. En Stabilisering af Kurserne betyder forøget Tillid og Købelyst, og Skibsfarten vil i første Omgang mærke denne forøgede Tillid i større Begær efter Tonnage. Om ogsaa Fragtraterne vil stige, afhænger af Skibsfarten selv.

ANDRE
OPTIMISTISKE
BETRAGTNINGER

I *Scandinavian Shipping Gazette* udtaler Sir Francis Goodenough, den kendte engelske National-økonom og Bankmand, at vi staar paa Tærskelen af en ny Æra af Velstand, og at det eneste virkelige Problem er den rigtige Fordeling af de producerede Varer. Goodenough's lyse Syn paa den nærmeste Fremtid hviler i alt Fald paa det forholdsvis solide Underlag, at de fleste Landes Handelsomsætning — Tyskland alene undtaget — er i glædelig Stigning. Dette gælder ogsaa for Danmarks Vedkommende.

I sine Kommentarer til Goodenough's Udtalelser, skriver *Scandinavian Shipping Gazette*, at Toldskranke, Diskrimination, Subsidier o. s. v. vel er formidable Fodangler paa den frie Vareudvekslings Vej. Men den virkelige Spærreboom for Verdenshandlens Ekspansion er de specielle Handelstraktater, som ogsaa er en Krænkelser af Mestbegunstigelses-Traktaterne med andre Lande. Disse særlige Handelsaftaler — som for Eks. de Skandinavisk-Britiske — kan kun opretholdes ved Hjælp af Valutacentraler, den mest samhandelsfjendske Institution Verden nogensinde har set. Den blev indført under Verdenskrigen og vil bidrage mægtigt til at fremkalde den næste Verdenskrig. Der har endnu aldrig nogensinde været kæmpet en Krig,

som ikke var opstaaet af handelspolitiske Gnidninger. Og Valuta-Centralerne er vel nok centraliseret Gnidning.

Det værste ved disse Sær-Traktater, skriver vort Søster-Organ, er, at de ikke engang er til Fordel for de kontraherende Parter. Hvad England saaledes har vundet i det skandinaviske Kulmarked, har det tabt mere end een Gang i andre Markeder, hvor Polakkerne og Tyskerne har vundet mægtigt Terræn. Og nu forlyder det, at Amerikanerne vil gennemtrumfe lignende Sær-Traktater med samtlige Sydamerikanske Republikker, hvis de nugældende britiske Traktater med Sterling-Landene ikke bringes til Ophør snarest. De Forenede Stater er for Sydamerika det samme som England er for Danmark, den store Aftager af Produktionen, saa de kan let gennemtrumfe saadanne Særtraktater: »Køber Du ikke mine Varer, køber jeg ikke dine.«

Guld-Valuta-Landene synes ogsaa at blive enige om at *straffe* Sær-Traktal-Landene. Toldvaabenhvilen eksisterer ikke mere, fordi et Par af Guld-Valuta-Landene har opsagt den og foretaget Toldforhøjelser overfor Lande med deprecieret Valuta, mens de samtidig opmuntrer til Køb fra hinanden ved gensidige Nedsættelse af Toldsatser.

Ogsaa her i Danmark føler vi paa forskellig Vis Guld-Valuta-Landenes Uvilje imod vore Sær-Aftaler

og udvandede Valuta. Vore Afsætningsmuligheder var slet ikke saa ringe i Frankrig, Italien, Polen og Tjeckoslovakiet, førend vi begav os ud paa Sær-Traktatens Eventyr, selv om der nok krævedes nogen større Smidighed end de Tøjrekølle-Metoder, vort ledende Erhverv benytter sig af. Men Sær-Aftalen lukkede Dørene forsvarligt i Laas for os. Lad os nu haabe, at vi har de Dirke, der kan faa dem op igen.

KENDT SKIBS- REDER DØD I LEITH

I Dag begravnes i Edinburgh den ansete skotske Skibsreder Frederick Salvesen, som døde i Tirsdags 78 Aar gammel. Salvesen var Seniorchef i det ansete Rederifirma Chr. Salvesen & Co., Leith, der bl. a. er Verdens største Hvalfanger-Rederi. Mange Baand, ogsaa Slægtskabsbaand, knyttede den afdøde stærkt til de nordiske Lande. Han var da ogsaa dekoreret baade med Dannebrogordenen og Islands Falk og med norske og svenske Ordner.

Hans Broder, Medejeren af Chr. Salvesen & Co., Skibsreder Theodore E. Salvesen, er maaske mere kendt her i Danmark end den afdøde. Theodore S. var som bekendt i nogle Aar Præsident for Baltic and International Maritime Conference, og blev under sit Besøg her i Forsommeren i Aar udnævnt til Konferencens Ærespræsident.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ø.K. udvider sin Kinarute

Som et glædeligt Tidens Tegn kan meddeles, at Ø.K. udvider sin Rute paa Kina. Ruten blev aabnet for et Aars Tid siden fra Pacificysten til Shanghai og Hongkong, som det sidste Led i Kæden af danske Ø.K.-Ruter, der slutter Jorden rundt. Motorskibene »Selandia«, »Jutlandia« og »Falsria« indsattes, og nu indsættes som fjerde Skib »Fionia«, saa populær er Ruten blevet i Østen, baade hvad Passagerer og Gods angaar.

Aarhus Havn i stadig Vækst

— Naar jeg, udtaler Havneingeniør Gebauer, Aarhus Havn, i et Interview med *Berlingske Tidende*, skal belyse Stillingen for min Havns Vedkommende, saa gør jeg det bedst ved at give Tallene for Havne- og Bropege i August i Aar sammenlignet med August i Fjor. Der er en Fremgang fra 125,000 Kr. til 138,000 Kr. Maaned for Maaned har der gennem indeværende Aar kunnet spores en Fremgang, og medens vi har budgetteret med en samlet Indtægt i indeværende Aar paa 1.2 Mill. Kr. for Havne- og Bropege, kommer vi antagelig op paa 1.6 Mill. Kr.

— Aarhus Havn klarer sig altsaa fint?

— Ja, vi kan ikke beklage os. Vi havde sidste Maaned en Kassebeholdning paa 1.6 Mill. Kr. Det er jo betydelige Beløb, men vi skal ogsaa have mange Penge til Raadighed til de Arbejder, vi er i Færd med at sætte i Gang. Vi har faaet approberet en Plan til Udvidelse af Havnen for de kommende 6—7 Aar til et samlet Beløb af 7 Mill. Kr.

— De ser altsaa roligt Fremtiden for Havnen i Møde?

— Ja, vi fortsætter ganske trygt med Havnens Udvidelse. I Øjeblikket har vi kun een velbeliggende Plads ledig, saa vi maa og skal udvide, og jeg ser ingen Grund til ikke at se optimistisk paa Havnens Fremtid.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt i Torsdags ordenlig Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Møldrup. Bestyrelsens Formand, Direktør A. O. Andersen, aflagde Beretning og Regnskab.

Værftets Beskæftigelse har med Hensyn til Nybygning og Reparation af Skibe i det væsentlige været som i det foregaaende Aar. Konkurrencen saavel fra Indland som Udland har været saa stor, at Arbejdet har maattet lages til Priser, der kun levner en meget beskedet Fortjeneste.

Naar Driftsresultatet til Trods herfor er blevet nogenlunde tilfredsstillende, skyldes dette, at Driftsomkostningerne yderligere er nedbragt, og at Værftet har haft en Del Beskæftigelse ved Fremstilling af Værftets patenterede

Spildedamp-turbinesystem og paa Omraader udenfor Skibsbygningen, ved Jernkonstruktionsarbejder, Kedelanlæg m. m.

Den 27. Juli 1932 var Værftet udsat for en større Ildebrand, hvorunder Snedker-, Tømmer- og Malerværksted samt Savnølle og Magasin nedbrændte, men ved straks at foretage Indretning af midlertidige Værksteder i andre Bygninger lykkedes det at holde Driften i Gang uden Indskrænkninger.

I Vinterens Løb er opført en ny, moderne indrettet Værkstedsbygning, som indeholder Snedkerværksteder, Tømrerværksted og Magasin. Samtidig foretages en Ombygning og Udvidelse af Maskinværkstedsbygningen, som blev noget beskadiget ved Branden; dette Arbejde ventes fuldført i Løbet af Efteraaret. Der er opført en ny Bygning til Brug for Modellager m. m., samt en ny Malerværkstedsbygning, og i Nærheden af Værftet ved Grønnehave er købt en mindre Grund til Brug for Træoplæg, hvortil en Del af Værftets Savskæreri er flyttet.

Af nyt Arbejde er i 1932—33 afleveret: 1 Lastdamper til Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Dieselmotorfærgen »Sjælland« til Statsbanerne og 4 Selvlossepramme til Havnevæsenet og Akts. N. C. Monberg. Under Arbejde ved Aarets Slutning var: 3 Lastdampere til »Vesterhavet« og »Torm«, 2 Maskinanlæg til Naksø Skibsværft og 9 Stirlingkedler til Belysningsvæsenet. Der er udført Reparationer paa 120 Skibe. Arbejderantallet har svinget mellem 1,000 og 1,550 Mand.

Regnskabet viser et Nettooverskud paa 358,918 Kr., der af udbetales 336,000 Kr. i 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne, 4,581 Kr. anvendes som Tantième og 18,337 Kr. overføres i ny Regning.

Der blev givet enstemmigt Decharge for Regnskabet, og Admiral Carstensen og Direktør Korbjerg genvalgte til Bestyrelsen.

Courtesy of the road?

Galeasen »Mercurius« fra Troense, Skipper Munk, kom i Gaar ind til Islands Brygge med knust Bov. Paa Rejse fra Troense blev »Mercurius« Lørdag Nat paasejlet ved Moen af en ukendt Damp, som efter Kollisionen uden videre forsvandt.

»Mercurius« fik Bovsprydet revet af og nogle Planker slaaet ind, men heldigvis over Vandlinjen. Havde Dampstævnen ramt blot en Meter længere nede ad Skibssiden, vilde den have slaaet Hul ind til Forlukafet, hvor Skipperen laa og sov, og det tungt lastede Fartøj vilde være sunket. Fra Dampereen raabtes paa Engelsk om hvad Galeasen hed, men derefter sejlede den væk, uden at tilbyde Hjælp eller blot gøre sig bekendt med, hvad Skade den havde forarsaget.

„DANSK SØFARTS TIDENDE“S FRAGTBERETNING

København, den 3. Okt. 1933.

Der er ingen større Forandring i Fragtmarkedet. Efterspørgselen og Raterne svinger fra Dag til Dag, og de ualmindelige politiske og finansielle Forhold hele Verden over gør selvfølgelig, at Købmændene vanskeligligt kan disponere eller i al Fald maa operere med yderste Forsigtighed.

I de sidste Dage har der dog været lidt mere Liv i Kornbefragtningerne fra La Plata/Montreal og Australien, men Raterne er gennemgaaende helt uforandrede, højst 3d. à 6d. bedre for Australiens Vedkommende. — Fra La Plata har en Del Baade skiftet til Chile, én endog til Vancouver, og dette er nok saa betegnende for Forholdene i La Plata.

Hverken Donau eller Sortehavet har nogen Forretning af Betydning, og de forskellige Trælast- og Kulmarkeder arbejder meget tungt og er meget utilfredsstillende i enhver Henseende.

TRÆLASTMARKEDET

er fortsat meget roligt paa Basis af de samme ufordelagtige Rater, og fra Tid til anden noteres og akcepteres endog Rater, som betegner en Forværrelse af Markedsraten. Blandt de sidste Noteringer bemærkes: 600 Std. Kotka & Trångsund/London 27/-, 15. Oktb.; 1,500 Std. Kotka & Trångsund/Sharpness 30/- 31/- prompt; 6/800 Std. Hudiksvall/London 30/- 1. Decb. Afslutninger:

700 Std. Räfsö/Caen 32/6. 800 Std. Uleåborg/Hull 30/6. 650 Std. Åbo & Fr.hamm/Hul 32/-. 360 Std. Trångsund/Southampton 36/-. 350 Std. Munksund/Middelsbro 41/-.

Hvidehavet: 8/1,400 Std. Holland 43/6. 1,100 Std. Sharpness 45/6. 1,000 Std. London 44/- 44/6. 15/1,800 Std. B. Aires 72/6d.

Canada/W.B.E.I. har en Del Laster til omkring 50/- 52/6 efter Lasteplads og Størrelse.

KUL, KOKS etc.

Disse Markeder er meget trevne, og del er vanskeligligt at gennemføre Rateforbedringer. Tyne/Odense 1,000 t. Koks 7/3, Goole/Kbhvn. 1,600 t. Koks 6/6, Tyne/Sønderborg 1,500 t. 4/9, Aarhus 2/3,000 t. 3/9, Forth/Kolding 3,000 t. 4/-, Horsens 2/2,200 t. 4/4¹/₂d. London Koks offereres ikke, og nominelt noteres kun 6/-. Danzig/Kbhvn. indikerer 3/7¹/₂d. 3/9d., 3/3,500 t. Bergen 4/6d. 4/5,000 t., Drammen 4/3 3/3,500 t. Dublin: 4/6 3,800 t., 5/1¹/₂ 2,300 t. Til Finland og Sverige afskibes en hel Del, men efter Handelsoverenskomsten med England vil Polens Andel blive betydelig beskaaret.

MIDDELHAVET etc.

Kulmarkedet er nærmest lidt svagere, især for større Baade. Blandt andet rapporteres sluttet: Swansea/Vest Italien 4,300 t. 6/9, Cardiff/Genua 8,000 t. 5/4¹/₂, 5,000 t. 5/9, Østkysten/Vest Italien 7,000 t. 5/7¹/₂ og 5/9, Catania 2,000 t. 8/-, Barcelona 1,800 t. 10/-. Danzig/Vest Italien 7,000 t. 6/6d.

Sortehavet har aller taget nogle store Baade for Korn til Østen til 12/9 13/3 Dalny/Shanghai, 3d. mere Vladivostock, hvorimod Kornafskibningen til Europa er indstillet, dog maaske kun midlertidig; de sidste Afslutninger var: græsk 7,500 t. Havre/Hamburg Range 10/- Novb., engelsk 7,700 t. A/Rotterdam 10/4¹/₂d. Oktb. Donau 6,000 t. A/Rotterdam 14/- 14/3, U.K. 15/- Danmark 16/-, Constanza/A/H 12/-, A/Rotterdam 11/6 Oktb. Mariupol/U.S.A. 7,000 t. Kul 11/9, Poti/U.S.A. 9,000 t. Ertz 13/9, Mariupol/Sete 5,000 t. Pitch 10/-, Ghent 12/-. Sfax-Rouen noterer 29/30 Frcs. 35/4,000 t. Alexandria/Hull 9/-; Frugt pr. Novb. ca. 20/- 100,000 cbf. Trapani/Vest Norge 10.25, to Havne.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Der er ingen Forandring til det bedre i de vestgaaende Kullaster. Fra Danzig/Gdynia er sluttet endnu et Par Ladninger Rug, 10/- til Montreal/Quebec, 8/9 U.S.A.

MONTREAL

har været betydelig mere aktiv, men der opnaas stadig kun 7c. A/Rotterdam, 1/6d. à 1/7¹/₂d. p.p.U.K., 1/9d. Manchester pr. Oktb./Novb. Cuba/U.K. Cont. rapporterer en enkelt Slutning til 12/7¹/₂d. for 6,500 t. Okt. Oliekager Tampico/Danmark noteres til ca. \$4 for 25/3,500 t. Okt./Novb. For øvrigt offereres kun enkelte Ladninger Pitch, Skrapjern, Salpeter, Pitchpine til lidet frislende Rater.

Fra Vancouver sluttet tungt Korn til 18/9 19/-, berth terms, general cargo 19/6 f.i.o.; Byg fra Frisco ca. 22/6d.

SYDAMERIKA

Kulraten holdes nede i 10/6 10/9 Wales/B. Aires, 8/10¹/₂ 9/- Rio, til Trods for de elendige Belingelser, som bydes i det hjemgaaende Marked, og ikke alene er Markedet svagt for Oktober Lastning, men selv for December Positioner er akcepteret reducerede Rater. Rosario/p.p. U.K. 6,500 t. 14/3 December/Januar. Rosario/p.p.W.C.U.K. 6,400 t. 12/6 spot. Rosario/Bergen/Stockholm/Danmark 5,500 t. 15/9 spot. San Lorenzo/A-Rotterdam 7/8,000 t. 12/- 12/6 Oktb. San Lorenzo/p.p.U.K. 6,800 t. 13/- Oktb.

Senere meldes om noget fastere Tendens for ulti. Oktober/primo November.

Chile/Kontinentet har læget nogle flere Baade for Salpeter til 18/6, og en enkelt Baad for Havre og Byg "on private terms." Peru/Halifax 3,000 t. Sukker 20/-.

ØSTEN

Vest Australien/Europa Oktb. indikerer 24/3, Syd Australien 25/6, Novb.; og for ny Høst er sluttet yderligere Tonnage til 22/6 23/- (bulk) Basis Vestlandet. Sidste Slutning var Italiener til 22/6 Febr., medens engelsk Tonnage siges at have refuseret 23/-. Dalny/Rotterdam/Hamburg 24/6 Okt. Alle andre Markeder er mere eller mindre "devoid of orders."

TIME-CHARTER

Vestindien: stadig forretningsløs.

Trip: 5,350 t. del. N. Pacific/rede. Gulf \$1.65. 7,500 t. del. Hampton Roads red. U.K. Kont. via Progreso 2/7¹/₂d. 7,555 t. del. U.S.N.H. red. Middelhavet 70c. 6,310 t. del. Gulf red. U.K. Kont. 82¹/₂c. 10,800 t. del. Dalny red. U.K. Kont. 3/9d.

Black Sea round: 7,300 t. del. Kont. 2/6d.

DET ÆLDSTE FARTØJ I AKTIV TJENESTE

I *Dansk Søfartstidende* for forrige Uge meddeltes at »Lisa« af Korshavn, bygget i Svendborg 1799, var det ældste Skib i aktiv Tjeneste; i sidste Uge oplyser Navigationsskolebestyrer Funder, at »Anna« af Vejle, ex »De fire Brødre« er endnu ældre og bygget i Marstal 1794; men der skal blades endnu adskillige Blade tilbage i Almanaken for at finde det ældste Skib: Motorjagten »Trelholm« af Nakskov, tilhørende Skibsfører P. M. V. Jørgensen, er bygget i Troense 1776; Skibet, der maaler 41 brutto Tons, fik for faa Aar siden installeret Motor og sejler paa danske, svenske og nordtyske Havne.

Med Højagtelse

Aarhus, 30 Septbr. 1933.

K. Sandemose.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bornholms sidste Storsejler

I tæt Taage kolliderede i Lørdags den amerikanske Damper »Scanmail« med 4/m. Motorskonniert »Kongedybet«, der sank efter 4 Timers Forløb. Intet Mennekeliv gik tabt og »Scanmail« tog ikke nævneværdig Skade.

»Scanmail« var fra Østersøhavnene paa Vej hertil København for at indtage Passagerer. Cirka 10 Sømil Øst for Utklippan Fyrskib, der ligger Syd for Karlskrona, skete Kollisionen. »Scanmail« optog Besætningen fra »Kongedybet«.

»Kongedybet« var Fredag Aften afgaaet fra Hasle i Ballast til Hersnøsand for at laste Træ til England. Skibet var i Gaar Morges ved 4-Tiden ca. 10 Kvartmil Øst for Utklippan i tæt Taage, da man hørte en Dampers Signal. Det var lige ved Vagtskifte og Styrmand Rosenbeck var netop kommen paa Dækket for at afløse Kaptajn Westh, da Kollisionen skete. »Scanmail« ramte »Kongedybet«, der næsten laa stille, midtskibs ud for Storingen paa Styrbords Side. Dampere skar igennem Motorskibets Lønning og ind i Dækket, saaledes at der fremkom et Hul indtil 1½ Meter under Vandlinien. »Kongedybet« fik straks stor Slagside, og alle 11 Mand gik i en af Skibets Baade. En Baad fra »Scanmail« kom til og tog nogle af Mandskabet fra Motorskibets Baad. De blev derefter alle taget om Bord i »Scanmail«.

Fra den amerikanske Damper saa man nogen Tid efter Ild om Bord i »Kongedybet«, antagelig i Motorrummet. Da Skibet laa farligt for Sejladen i det stærkt trafikerede Farvand, blev »Scanmail« liggende, indtil man nogle Timer senere saa »Kongedybet« gaa til Bunds.

»Kongedybet« var Bornholms største Lastbaad paa ca. 600 Tons Dødvægt og tilhørte Aktieselskabet Hasle Motor- og Sejlskibsrederi, der har Skibsmægler M. A. Kristensen, Hasle, til korresponderende Reder.

»Kongedybet«s 11 Mands Besætning mødte i Tirsdags til Søforklaring, medens »Scanmail« har fortsat sin Rejse til amerikanske Havne.

Søforklaringen bragte kun lidt nyt for Dagen. Dog oplystes det, at »Kongedybet«s Luger ikke havde været skadete, kun dækkede med Presenninger. Med Hensyn til »Scanmail«s Taagesignaler var de to Kaptajners Udtalelser i Konflikt. Kaptajn Chr. Westh, »Kongedybet«s Fører, hævdede, at han hørte to korte Stød fra »Scanmail«s Fløjte, medens Kaptajn Joseph har rapporteret, at han gav to lange Stød.

Naar »Scanmail«s Besætning kommer til København omkring den 1. November, vil den blive afhørt.

De japanske Statstilskud

Hidtil er ophugget 60 Skibe med en samlet Tonnage paa 243,232 Tons under Statsbevillingen til Nybygninger og Ophugning. Af disse skal 25 med en samlet Tonnage paa 141,050 Tons have været Skibe paa over 4,000 Tons, medens de resterende 35 Skibe var mindre Fartøjer. Der er blevet ophugget 20 Skibe af Størrelsen mellem 2,000 og 3,000 Tons.

Det nye Skibe, som bygges med Tilskud af Statsbevillingen, maa ikke være under 4,000 Tons. Da som ovenfor nævnt Hovedmassen af de Skibe, som ophugges, er af mindre Type, hersker der nu i Skibsfartskredse nogen Ængstelse for, at Forholdet mellem de forskellige Størrelsesklasser inden for den japanske Handelsflaade vil blive forrykket som Følge af Statsbevillingen, og at der kan komme til at opstaa Mangel paa mindre Skibe (mellem 2,000 og 4,000 Tons), som særlig finder Anvendelse i Nærfar. Baade Tokios og Kobes Rederforbund skal derfor have til Hensigt at oplage Arbejdet paa at faa Reglerne for Tilskud af Statsbevillingen forandret, saaledes at Nybygningerne helt ned til 2,000 Tons kan komme til at nyde godt af denne. Der skal allerede have været Opgang til spore i Fragtralerne paa Nærfarten som Følge af Tonnagemangel, og der skal være adskillig interesse for Nybygninger paa 2,000 og 3,000 Tons blandt japanske Redere, som bl. a. haaber paa en Bedring af Japan-Kina Farten i nær Fremtid.

Principielt Pensions-Spørgsmaal.

Der verserer i Øjeblikket en Retssag, som man godt kan kalde en Prøvesag mellem en Række forhenværende Funktionærer i Firmaet C. K. Hansen og Dampskibsselskabet »Dannebrog« samt de to Firmaers Pensionskasse.

Ved Domsforhandlingerne i Tirsdags i Landsretten paastod Maskininspektør H. Sørensen paa egne og 30 ligestillede Pensionisters Vegne en Reduktion i den aarlige Pension kendt for ulovlig. Denne Nedbringelse af Pensionen, hævdede han, er bleven muliggjort ved en Ændring af Pensionskassens Love. Ændringen er imidlertid sket uden at de pensionerede er bleven spurgt, ud fra den Betragtning, at Funktionærer, der er traadt i Hævning, ikke længere er Medlemmer af Pensionskassen.

I den sideløbende Sag mod C. K. Hansen og »Danne-

brog« paastaas Firmaerne dømt til at anerkende deres Garantiforpligtelse overfor Pensionskassens Medlemmer. Ved en foretagen Ændring af Pensionskassens Love faldt denne Forpligtelse bort.

Højesteretssagfører Stein, der repræsenterede de indstævnte, anførte, at Selskaberne har ofret uhyre Beløb paa at bygge Kassen op. Hele Skaden stammer fra, at man i 1923 satte Pensionerne for højt. Spørgsmaalet er nu blot, om Hr. Sørensen og hans ligestillede fremdeles skal have for meget, selv om det i saa Tilfælde kommer til at gaa ud over andre.

En Nedsættelse var nødvendig, og for at føre Kassen videre gik Selskaberne ind paa at betale lige saa meget som Medlemmerne. Saa godt som alle de Medlemmer, der ikke er traadt i Hævning, stemte for Nyordningen.

Pensionister under private Pensionskasser kan ikke modsætte sig at gaa ned i Pension. Da Maskininspektør Sørensen indskød, var han saaledes ikke berettiget til at gaa ud fra, at hans Pension var et fast Begreb, som aldrig kunde forandres. Efter de gældende Love skulde Kassen prøves hvert 5. Aar og han maatte regne med, at der ogsaa kunde komme Nedgang.

Højesteretssagføreren sluttede i Overensstemmelse med disse Betragtninger med at paastaa Frisfindelse.

99 frygtelige Døgn paa Havet

Fornylig indløb der Meddelelse om, at Forfatteren Kaj Elbo, efter at være forsvundet i hele tre Maaneder, var landet paa Nordsiden af Celebes med sit Fartøj »Nøddeskallen«.

Det har nu vist sig, at det er en ung Aarhusianer, Knud Thiele, der har reddet Kaj Elbos Liv. Knud Thiele, som for Tiden opholder sig i Aarhus, er i Aarhus Oliefabriks Tjeneste og stationeret i Tarona paa Celebes, og han fortæller i »Kristeligt Dagblad« følgende om Redningen:

— Paa en af Aarhus Oliefabriks Stationer saa jeg en Baad med forrevne Sejl komme drivende ind mod Land. Jeg var straks klar over, at der var noget galt paa Færde og skyndte mig sammen med nogle Indfødte ud til Havaristen. Det viste sig at være »Nøddeskallen«. I Baaden laa to Mænd mere døde end levende. De var hærget af Feber og Sult, og Kaj Elbo var paa Benene fyldt med Bylder og en Mængde Saar. I 99 Døgn havde de drevel rundt paa Havet, og i den sidste Tid havde de kun haft fordervert Mel at spise. Da de var bragt til mit Hjem, erfarede vi, at Kaj Elbo havde forsøgt at operere sig selv med en Lommekniv. Vi fik ham til Lægen, hvor han blev opereret, og han har det nu forholdsvis godt og er uden for Fare. Han befinder sig i Øjeblikket sammen med sin svenske Ledsager, Stenstrøm, i mit Hus, hvor de begge samler Kræfter.

Afgifterne ved Kieler-Kanalen nedsættes

Det tyske Rigsraad har i Torsdags vedtaget en Forordning, hvorefter Afgifterne ved Kieler-Kanalen for Fremtiden vil blive betydelig nedsat. Bl. a. skal Lodspengene være indbefattet i Afgifterne. Hamborg, som først havde gjort Indsigelse mod denne Nyordning, har senere trukket denne tilbage. Formaålet med denne Nedsættelse er at tilbageerobre den Søtrafik, som paa Grund af den høje tyske Kanalafgift nu gaar omkring Skagen.

DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

I FREMMEDE HAVNE

ANTWERPEN:

14 Ankerrui, Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer A Kildahl.

CARDIFF:

217-218 Bute Road, Telef. 4096. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrerinde Andrea Bec.

HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street, Telef. Royal 1879. Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris, Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

NEWCASTLE:

163/167, Westmorland Road, Telef. 33975. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Sigfred K. Knutsen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9, Telef. 57174. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22. Telegramadr. »Scandhome«. Bestyrer J. Degner-Jensen.

Hjemmenes Bestyrere sørger for: 1) Sømands Indkvartering, 2) Hentning og Ombordbringelse af Tøj, 3) hurtig Hjemsendelse af Penge eller Opbevaring deraf, 4) paa Rederiernes eller Kaptajners Anmodning skaffer de Folk til Skibene uden nogen Udgift for Søfolkene.

HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

GRÆKERNE OG ENGELSK AFLAGT TONNAGE

Det er interessant at foretage en Analyse af de græske Fragtdampere paa 3,000 Bruttotons og derover, der sejler med en Fart af mindre end 12 Knob, for at se, hvilke Forandringer, der er indtruffet i de sidste tolv Maaneder. I nedenstaaende Tabel deles Skibene i tre Størrelser: A, 5,000 Bruttotons og derover, B, 4,000 til 5,000 Tons og C, 3,000 Tons til 4,000 Tons.

Tabel I. Græske Fragtdampere.

	A.		B.		C.	
	Antal	Tons Brutto	Antal	Tons Brutto	Antal	Tons Brutto
Sept., 1932	28	150,758	109	478,766	137	483,898
Solgt	3	16,344	10	43,419	38	136,098
	25	134,414	99	435,347	99	347,800
Købt	16	88,451	24	109,270	11	40,685
Sept., 1933	41	222,865	123	544,617	110	388,485

Af de 51 græske Dampere, der er blevet solgt, Størstedelen til Ophugning, blev de 48 bygget før Krigen, d. v. s. i 1915 eller tidligere; to af dem byggedes under Krigen, d. v. s. mellem 1916 og 1920, og en, der solgtes til britiske Redere, var bygget efter Krigen. Gennemsnitsalderen for de solgte Skibe var 29 Aar. Af de 51 købte Skibe, Størstedelen købt fra britiske Redere til Sejlads under græsk Flag, blev de 28 bygget før Krigen, 14 under Krigen og 6 efter Krigen. De havde en Gennemsnitsalder af 18 Aar. Grækerne har saaledes i Løbet af de sidste tolv Maaneder reduceret deres Førkrigstonnage med 20 Skibe og erstattet disse med 15, der er bygget under Krigen, og fem, der er bygget efter Krigen. Ved denne Taktik har de reduceret Gennemsnitsalderen for deres Handelsflaade fra 23 til 21½ Aar i Løbet af de sidste tolv Maaneder.

Antallet af græske Skibe uforandret.

Foruden at have reduceret Gennemsnitsalderen af deres Skibe, har de græske Redere tilmed forøget den gennemsnitlige Størrelse af de Enheder, hvoraf Flaaden bestaar, fra 4,064 Bruttotons den 30te September 1932 til 4,218 Tons i Øjeblikket. Dette skyldes, saaledes som det vil fremgaa af Tabel II, den Omstændighed, at mens der fandt en Netto reduktion Sted af Størrelsen af 27 af Skibene i Størrelsesgruppen C., fandt der Nettoforøgelse Sted i Størrelsen af 13 af Skibene i Størrelsesgruppe A. og af 14 af Skibene i Størrelsesgruppe B.

Tabel II. Forandringerne i det forløbne Aar.

	September, 1932.		September, 1933.		Differencen	
	Antal	Tons Brutto	Antal	Tons Brutto	Antal	Tons Brutto
A.	28	150,758	41	222,865	+ 13	+ 72,107
B.	109	478,766	123	544,617	+ 14	+ 65,851
C.	137	483,898	110	388,495	- 27	- 95,413
Ialt	274	1,113,422	274	1,155,967	—	+ 42,545

Det skyldes maaske en Tilfældighed, at det Antal Skibe, Grækerne købte i det forløbne Aar, er det samme som det Antal, de solgte. Ja, faktisk har de solgt et Skib om Ugen med gennemsnitlig Størrelse af 3,840 Bruttotons og erstattet med et Skib paa gennemsnitlig 4,682 Tons, og har saaledes, uden at forøge det Antal Skibe, hvoraf den græske Handelsflaade bestaar, forøget dens Tonnage med 42,545 Bruttotons eller med andre Ord med 65,000 Tons Dødvægt. Dette lod sig realisere, fordi der kun var ringe Forskel mellem den Pris, de opnaaede for gammel Tonnage til Ophugning og den Pris, de selv maatte betale for gammel Tonnage. Det er et ikke uvæsentligt Moment, at 12 af de 16 Skibe af Gruppe A, som Grækerne købte, blev bygget under Krigen. Gang paa Gang er det fremhævet, at Afsættelsen af den under Krigen byggede Tonnage er et af de Hovedproblemer, de britiske Redere staar overfor, og selvom Grækerne er villige til at overtage noget af det, bør denne Omstændighed ikke være en Kilde til virkelig Ængstelse, thi den fremtidige Anvendelighed af disse Skibe er, selv om man ser nok saa optimistisk paa det, højst problematisk.

Afsætningsveje for gammel Tonnage

Med det nuværende Lavvande paa Fragtmarkedet er det til Fordel for de britiske Redere, at saa mange Veje som muligt holdes aabne for Afsættningen af Tonnage, som der ikke længere er nogen tænkelig Anvendelse for, thi hvis det blev forbudt at sælge gammel britisk Tonnage til Drift i Udlandet, vilde Markedet for Tonnage til Ophugning blive oversvømmet med Offerter og Priserne for Tonnage

til Ophugning vilde uundgaeligt falde, mens der, saaledes som Forholdene er i Øjeblikket, finder en Konkurrence Sted mellem de Mennesker, der ønsker Skibe til Drift og den, der ønsker dem til Ophugning, og Priserne i begge Markeder har følgelig en Tendens til at stige. Man kan maaske indvende, at hvis de gamle britiske Skibe, der sælges i Udlandet til Driftsbrug, blot tjener til at forøge Handelsflaaden i de Lande, der har lavere Driftsomkostninger end England, saaledes at den reelle Volumen af den Tonnage, der konkurrerer med den stærkt forringede britiske Flaade, virkelig forøges, vilde dette Spørgsmaal være af en alvorligere Karakter og fortjene at gøres til Genstand for en omhyggelig Undersøgelse.

Men, som vi har paavist det for den græske Flaades Vedkommende, er den virkelige Volumen kun blevet forøget meget lidt i Løbet af det sidste Aar, og Antallet af Skibe, hvoraf denne Flaade bestaar, er forblevet det samme. Dette kan ikke antages for at være en farlig, eller blot utilfredsstillende, Tingenes Tilstand. Paa den anden Side kan det paastaas, at hvis fremmede Magters Flaader, som for Eksempel den græske, ikke formindskes, mens den britiske Flaade definitivt bliver det, saa vil den relative Magtstilling for den britiske Flaade overfor den uden-

Lille Stigning i Oplægningerne.

Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer havde i Tirsdags 30 Skibe repræsenterende 68,844 Bruttotons eller 95,405 Dødvægttons oplagt, eller 1700 Tons mere end den foregaaende Uge, hvor der ogsaa var et Par Tusind Tons Stigning.

landske Tonnage blive forringet, og dette er en farlig Tingenes Tilstand. Men, hvis vi ser paa Tingene i det lange Løb, er dette saa Tilfældet? Det er nødvendigt paa nærværende Tidspunkt at overveje meget omhyggeligt a) om Trampskibet nogensinde i Fremtiden vil kunne opnaa Beskæftigelse under saa gunstige Betingelser, som det har været Tilfældet i Fortiden, og b) om Udviklingen ikke alene af en Handel mellem Empiriens forskellige Dele, men tillige af en reguleret Handel mellem fremmede Lande, den logiske Konsekvens af Kontingenteringssystemet, ikke vil føre til en forøget Efterspørgsel efter Fragtlinieskibe, der løber efter en bestemt Plan.

Trampskibets Fremtid

Da Verdenshandelen atter begynder at strømme ad nye Baner med færre Forhindringer, vil disse nye Baner afgjort være andre end Fortidens — ja — endog andre end den umiddelbar nære Fortids. I hvert Fald vil Handelen kun komme sig langsomt, men der vil komme et Tidspunkt, hvor Handelens Omfang vil være i Ligevægt med den paa det Tidspunkt eksisterende Verdenstonnage, og Rederne i alle Lande maa tage Spørgsmaalet Bygning af nye Skibe under Overvejelse. Handelens nye Baner vil højst sandsynlig skabe en forøget Efterspørgsel efter Fragtliners, der løber i Overensstemmelse med en fast Plan. Hvis dette bliver Tilfældet, vil de britiske Redere kun have at Grund til at være glade for, at de i Mellemtiden er blevet af med noget af den ældste og mest umoderne Tonnage, selvom noget af det er blevet solgt til Udlændinge til Priser, der kun ligger lidt over Priserne for Tonnage til Ophugning, til Brug for disse fremmede Lande i deres Konkurrence med de britiske Redere, hvis man overhovedet kan kalde det »Konkurrence« at holde Skibe i Drift til Fragtrater, der under alle Omstændigheder betyder et Tab, hvor billigt Skibene end drives.

Hvis derimod Handelens nye Veje kræver et anseeligt Udbud af Tramptonnage, saa kan britiske Redere, uden at være belemet med gamle og umoderne Skibe, give sig i Lag med Bygningen af Trampskibe af den mest moderne, mest økonomiske og mest effektive Type, som Skibsbyggerne og Marineingeniørerne fuldtud er overbevist om kan drives profitabelt til Fragtrater, som de ældre Skibe, selvom de var bemanded med de billigste Besætninger og sejlede uden at være assurerede, ikke kunde drømme om at nedlade sig til at tage imod. Den britiske Trampreders øjeblikkelige Udsigter er yderst magre og de Vanskeligheder, han har at kæmpe med, enorme. Salget af gammel Tonnage, det være sig til Drift eller til Ophugning, medfører maaske store individuelle Tab og forøger maaske de øjeblikkelige Vanskeligheder, men efter Processen er, efter vor Opfattelse, hvor kostbar den end maa være for den enkelte — til fremtidig Gavn for hele den britiske Flaade, og det er det eneste væsentlige, ikke alene for Englands Fremtids Skyld, men for Verden som Helhed.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KALUNDBORG

O. L. OMØE

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

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

TELEFON NO. 4. 601.
— STEVEDOREKONTORET 625.

KOLDING

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

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. 1610 OG 1611

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.

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Marluson«
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4
København V.

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
ESBJERG

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

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

NAKSKOV

J. LAURITZENS
MÆGLERFORRETNING
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER
SCHIFFSMAKLER
ESBJERG

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108, 408 & 618

FAABORG

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

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

TRUENDE HOLDNING OVERFOR FRANKRIG

De Vanskeligheder, der lægger sig i Vejen for Gennemførelsen af færdigsyede kunstige Planer om en international Deling af Aktiverne, enten ved Oplægning eller Ophugning, har altid vist sig at være uovervindelige. Men hvad saadanne Aktiver som Transport-Service eller disponibel Kapital angaar, kan disse ikke opfylde deres naturlige Funktioner, medmindre de saakaldte Love om Udbud og Efterspørgsel faar frit Spil og racemæssig Jalousi og Ærgærrighed holdes i Ave. Hvis en Nation er rede til og i Stand til at leve af sig selv, kan man ikke sige noget til det. Men Frankrig maatte, skønt det med sine Kolonier maaske er paa Nippet til at være selvforsynende, nøjes med at spille en Eremit's Rolle. Dette er en Rolle, som ingen kan tænke sig, at Frankrig vil indlade sig paa, en Omstændighed, der gør det endnu vanskeligere at forstaa, hvorledes Frankrig kan skænke bare en flygtig Tanke til en Politik, som, hvad Skibsfarten angaar, vilde, i hvert Fald for Englands Vedkommende, bringe Kræfter til Live, som det vilde være haabløst at kæmpe imod, undtagen til en Pris, der vilde efterlade Landet i en udslidt og blodløs Tilstand. Dengang da England søtransporterede for hele Verden, misbrugte vi aldrig den Tillid, der blev vist os. Dette Aktiv maa England genvinde, thi alle Landets Nøgle-Industrier og alle dets politiske Interesser, saavel i Kronlandene som i Udlandet, hviler derpaa og styres derefter. Hvis England bliver tvunget til at kæmpe derfor, saa meget desto værre for alle implicerede, England selv indbefattet. Vi indlader os kun derpaa under Paa-virkning af en saa grænseløs Provokation, som den Frankrig gør os til Genstand for. Og det maa inderligt haabes, at Frankrig, naar det indser, ligesom Tyskland gjorde det fornylig ved en lignende maritim Kontrovers, at det, som det i Øjeblikket tænker paa at gøre, med Rette maa be-
tragtes af England som en overlagt fjendtlig Handling, vil Frankrig kunne forstaa, at hvor væsentligt det end er for Frankrig at bringe sin Økonomi i Orden, maa det ikke ligefrem opfordre England til at bringe den i Uorden for sig. Englands Skibsfart har altid staaet til hele Verdens Raadighed, fordi denne betalte England for at tilfredsstille denne Efterspørgsel. Og det samme er Tilfældet med Englands disponible Kapital. England venter kun paa, at Til-
liden blandt Englands eventuelle Laantagere vil vende tilbage, saaledes at England atter kan anbringe de Laan i Udlandet, uden hvilke Industrien og Handelen ikke kan gøre tilstrækkelige Fremskridt.

Fairplay.

SKIBSTRAFIKKEN OG VAREOMSÆTTNINGEN OVER GDYNIA HAVN I AUGUST MAANED 1933

Fra Vicekonsulatet i Gdynia har Generalkonsulatet modtaget en Maanedsberegning for August Maaned vedrørende Gdynia, hvis hovedsagelige Indhold man nedenstaaende har den Ære at indberette.

Der indløb i Maanedens Løb 398 Skibe med 333,334 N.R.T. mod 410 Skibe med 321,644 N.R.T. i Juli Maaned. Den danske Tonnage androg 42 Skibe med 25,364 N.R.T. og er Nr. 4 efter Sverige, Polen og Tyskland.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	43	56,413
Danzig	2	1,493
England	12	23,927
Czekoslovakiet	5	972
Danmark	42	25,364
Estland	11	4,467
Finland	20	17,540
Frankrig	1	6,087
Grækenland	3	7,595
Spanien	1	2,549
Holland	15	4,649
Litauen	2	983
Letland	11	11,270
Tyskland	87	58,930
Norge	28	24,739
Amerika U.S.A.	4	12,860
Sverige	111	73,505

Den samlede Vareindførsel androg 79,782 t. mod 92,465 t. i Juli, den samlede Udførsel 483,121 t. mod 505,665 t. i Juli. Vareomsætningen androg altsaa ialt 562,903 t. mod 598,130 t. i Juli, hvilken Omsætning altsaa endnu er Rekorden for Gdynia Havn.

Nedgangen i Indførslen skyldes særligt, at der kun er indført 2 t. Raaris mod ca. 16,200 t. i Juli. Der er derimod en Opgang i Indførslen af Gødningstoffer, nemlig tilsammen 16,500 t. mod ca. 8,300 t. i Juli. Af andre hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes ca. 1,500 t. Kaffe, Kakko, The ca. 1,500 t., animalsk Fedt, ca. 1,300 t. Huder, ca. 5,300 t. Hørfær, ca. 1,000 t. Garvestof, ca. 2,600 t. Sild, ca. 1,100 t. Jute, ca. 2,400 t. Uld, ca. 1,300 t. Jernerts, ca. 5,600 t. Pyrit, ca. 27,200 t. gammelt Jern, ca. 5,100 t. Bomuld.

Nedgangen i Udførslen skyldes Sukker-, Træ- og Kuludførslen. Sukkerudførslen er gaaet tilbage fra ca. 17,600 t. i Juli til 4,600 t. i August, Træudførslen fra ca. 34,800 t. til ca. 26,300 t., Kuludførslen fra ca. 431,800 t. til ca. 419,500 t. (incl. Bunkers). Af andre Udførselsvarer skal nævnes ca. 1,200 t. Rismel, 3,303 t. Bacon, 1,032 t. Æg, ca. 2,000 t. Oliekager, ca. 1,700 t. Brændselolie, ca. 9,400 t. Koks, ca. 2,100 t. Gødningstoffer, ca. 3,100 t. Jernbaneskiner, ca. 1,200 t. Zink.

POSITIONSLISTE FOR STEAM-SHIPS, MOTOR-SHIPS OG MOTOR-TANKS

PR. 2. OKTOBER 1933

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, Eriksen, afg. Beckton 24.9. til Kbhvn.
m.l. *Aase Mærsk*, pass. Panama 18.9.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Helsingør 28.9.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 28.9. til Suez.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Leningrad 26.9.
s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Rosario 17.9.
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Palermo forv. 3.10. til Tarragona.
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Singapore 2.10. til Penang.
s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Philadelphia 25.9.
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. San Francisco 1.10.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Las Palmas 26.9.
m.s. *Annam*, ank. Nakskov 23.9.
m.l. *Anna Mærsk*, pass. Panama 24.9.
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. B. Aires 27.9. til Antwerpen.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 23.9. til B. Aires.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Oran 11.9.
m.s. *Asia*, Kolls, pass. Cocos Islands 27.9. p. R. t. Cuba.
s.s. *Asko*, Langlykke, ank. Immingham 29.9.
m.s. *Asnaes*, afg. Elbing 3.10. p. R. t. Bristol.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Alexandria 22.9.
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Matanzas 30.9.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
m.l. *Bente Mærsk*, ank. Kontinentet 22.9.

s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, afg. Kbhvn. 11.10. til Vestnorge.
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Archangel 23.9.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Torneå 25.9.
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 8.9.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Singapore 1.10. udg.
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Kemi 28.9.
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 1.10.
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. St. Vincent 29.9.
m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Valparaiso 30.9.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Haderslev 1.10.
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Antwerpen forv. 10.10. til Kbhvn.
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Cardenas 16.9.
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. forv. 14.10. til Danzig.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Posselt, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
m.s. *California*, Andersen, afg. Göteborg forv. 5.10. til B. Aires.
m.l. *Caroline Mærsk*, ank. Rotterdam 20.9.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3.10.33

LONDON	22,40	MADRID	61,65
NEWYORK	468,50	AMSTERDAM	296,20
BERLIN	173,75	STOCKHOLM	115,70
PARIS	28,80	OSLO	112,75
ANTWERPEN	102,40	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	142,30	PRAG	21,90
ROM	38,50		

s.s. *Charkow*, Holst, afg. Oran forv. 3.10. til Algier.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Chester 30.9.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 30.9. til Suez.
 m.s. *Christian Holm*, Groth, pass. Bishop Rock 1.10. p. R. t. Arnba.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Los Angeles 26.9. til New York.
 s.s. *Cimbria*, Krogh, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. New York 23.9.
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Kbhvn. 1.10 p. R. t. Dublin.

D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 14.10. til London.
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Blyth 30.9.
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Kbhvn. 1.10.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Shanghai 1.10. til Yokohama.
 s.s. *Dansborg*, pass. Kbhvn. 26.9. p. R. t. Calais.
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Halden 30.9. til Portland.
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 10.10. til Kbhvn.
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Libau 14.10. til Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 30.9. til Kbhvn.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, afg. Antwerpen 4.10. til Kbhvn.
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Mesane 20.9.
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Gdynia 6.10. til Kbhvn.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, afg. Cadiz 26.9.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Kalundborg 25.9. til Leningrad.
 s.s. *Ellensborg*, ank. Gdynia 23.9.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Sunderland 21.9.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. B. Aires 19.9.
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Elsborg*, ank. Hull 17.9.
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Hamburg 1.10. udg.
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Oran 27.9.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 2.10. til Kingston.

F

s.s. *Falken*, Jonson, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Göteborg 21.9. til Archangel.
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, ank. Port Said 3.10.
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Ushant 25.9. til Almeria.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Hull 2.9.
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 23.9. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Omega 20.9.

s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. New York 30.9. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen 6.10. til Kbhvn.
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Hull 25.9.
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Newcastle 29.9.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Termini 2.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Filadelfia 27.9.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, ank. Norfolk V. 27.9.
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Carl Johansværn 29.9.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Hull 27.9.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 4.10.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Goole 30.9.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Liverpool forv. 7.10. til Swansea.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 13.10. til Newcastle.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Antwerpen.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig forv. 5.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. Kbhvn. 29.9. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 5.10. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Haderslev 24.9.

I

m.s. *India*, Kruse, pass. Azores 27.9. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Santa Cruz 22.9.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Leningrad 23.9.
 m.s. *Ireland*, Petersen, ank. Porsgrunn 30.9.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 30.9. til Reykjavik.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Leningrad 26.9.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Trångsund 30.9.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Beaumont 20.9.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Algiers 1.10. til Genoa.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Onega 20.9.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Bristol 16.9.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 25.9. p. R. t. London.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Avonmouth 25.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Randers forv. 30.10. til Aabenraa.
 s.s. *Kentucky*, Jensen, ank. Kbhvn. 1.10.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Panama 13.9.
 s.s. *Kjobenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

FRIIS & FREDERIKSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLERE
ODENSE
 TELEFON: 30 (2 Ledninger) TELEGR.-ADR.: »FRIIS«
 STATSTELEFON: 30

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
 Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
SVENDBORG
 STATAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE
 LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT
 Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

SKIVE

AAGE BERING
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE
 TELEFON: 86 & 786 TELEGRAM-ADR. «MÆGLEREN»

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
 (C. HOLMS EFTERF.)
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle
 TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 1.10.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 10.-0. til Kbhvn.
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.
 l.s.s. *Kosciuszko*, Borkowski, afg. New York 2.10 eastb.

L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Hamburg 1.10.
 s.s. *Laura*, ank. Wales 24.9.
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Montreal 18.9.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Reval 9.9.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Panama 15.9.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Onega 1.10.
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 27.9. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Gdingen 30.9.
 m.s. *Lousiana*, Hyllested, ank. Rosario 23.10.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Trapani forv. 6.10. til Kopevik.
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Newcastle 15.9.
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kbhvn. 28.9.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Methil 29.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunkirk 1.10.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 7.10. til London.
 s.s. *Maria Toft*, afg. Grimsby 29.9.
 m.t. *Marie Mærsk*, pass. Skagen 20.9. vestg.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Korda 22.9.
 s.s. *Mathilde*, ank. Cardiff 12.9.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Port Said 2.10. til Genoa.
 s.s. *Minsk*, afg. Tanger forv. 7.10. til Ceuta.
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 30.9.
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Madeira 1.10. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Mobile 19.9.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Kobe 24.9.
 s.s. *Nordborg*, ank. Onega 23.9.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Porsgrunn 29.9.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Izmir 27.9.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Preston forv. 6.10. til Garston.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Grimsby 24.9.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Vejle 9.9. til B. Aires.

P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Madagscar 1.10. p. R. t. Rangoon.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 30.9.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 23.9. p. R. t. Sydney.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Shanghai 28.9.
 s.s. *Poul Møller*, ank. Aarhus 4.10.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Goole 30.9.
 l.s.s. *Pulaski*, Knötgen, ank. Gdynia 18.9.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 10.10. til Kbhvn.
 s.s. *Rita*, Willarsen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Odense 27.9.
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Leningrad 24.9.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Kbhvn. 26.9.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 10.10. til Kbhvn.

S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Bergen 2.10.
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Oaklon 25.9.
 s.s. *Samsø*, Larsen, ank. Boston 2.10.

s.s. *Scandia*, afg. Fawley 30.9. til Nyborg.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Dublin 6.10.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 2.10. til Dunkirk.
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Leningrad 27.9. til Boston.
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Beira 28.9.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Hull 23.9. til Seroka.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Calacolon 28.9.
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk forv. 5.10. til Kbhvn.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Archangel 24.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 1.10.
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Antwerp 29.9.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Archangel 19.9.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 6.10. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 27.9.
 s.s. *Stegelborg*, ank. London 22.9.
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Tsugarustrædet 24.9. p. R. t. Pukow.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Stettin 30.9.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. New York 27.9.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, ank. Kolka 2.10.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 5.10. til Kbhvn.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aarhus forv. 4.10. til Odense.
 s.s. *Søborg*, pass. Lødingen 22.9. p. R. t. Oran.
 s.s. *Sønderjylland*, Clausen, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 29.9. til Kbhvn.
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Norfolk V. 21.9.
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Odense 11.10. til Aarhus.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Danzig 5.10. til Reval.
 s.s. *Tjaldur*, Clemmensen, Esbjerg-Ostende-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Genua forv. 7.10. til Livorno.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Kbhvn. 27.9.
 s.s. *Trio*, afg. Nakskov 29.9. p. R. t. Lossiemouth.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antw. forv. 10.10. til Casablanca.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 13.10. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 5.10. til Oslo.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Greenlay 24.9. til Charleston.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Rouen 9.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Leningrad 23.9.
 s.s. *Viborg*, ank. Onega 17.9.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Rouen 3.10.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Rio 29.9. til Kbhvn.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rotterdam 1.10.

Y

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

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Onega 17.9.

★ ★
POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 2. OKTOBER 1933

3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Rønneby 28.9.
 3m. Sk. *Galathea*, Nielsen, afg. Olhao 30.9.
 4m. Sk. *Helga*, Petersen, afg. Curacao 27.9.
 3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Leith 29.9.
 3m. Sk. *Paz*, Groth, afg. Middlesbrough 30.9.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement
 Udlandt Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO

**DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS-
OG ISOLATIONSFORRETNING**

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%,

M. B. COHN

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

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

O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning
Forsikring — Havariagenter — Speditører

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

Dansk Vicekonsulat

RÄFSÖ & MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

GIESCHE
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

HOLZMARK 4

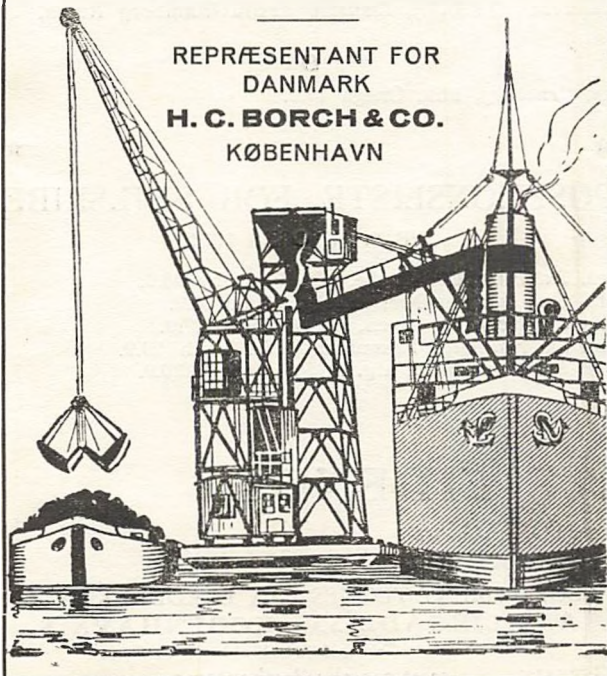
Tel.-Adr. GIESCHE

Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR
DANMARK

H. C. BORCH & CO.
KØBENHAVN



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

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

ADOLF LAHTI

Uleåborg & Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent
Spedition

Tel.-Adr. LAHTI, ULEÅBORG

Coder: Boe, Scott's 1906, Watkin's 1904, Baltic Code, Zebra (3)
Seedienschlüssel, Owners' & Captains' Code

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y
WASA

Medlemmer af
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

D. EKLÖF & Co.

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

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 4. Oktober 1933.

Nr. 40.

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

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters Vedkommende* angives paa Sekunder, staar disse i *Parenthes*, saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyrs Synsvide* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2313. Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite S. Grund.

(U. f. s. Nr. 39/2484. Stockholm 1933.)

En Grund med c. 5,5 m Vand ved daglig Lavvande opgives at ligge paa c. 57° 39',₀ N. 18° 51',₅ E. i Mærket: *Lärbro Kirke* overet med W.-Kanten af *Skæret Grundet*. Ifølge en anden Opgivelse ligger den formodede Grund i samme Mærke, men 1 à 2 Sm S.-ligere.

Stedet bliver nærmere undersøgt.

2314. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 39/2483. Stockholm 1933.)

Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09' N. 19° 08' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 34/2012 1933.)

2315. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Egggrund. Nyt Fyr tændes. Fyr nedlægges.

(U. f. s. Nr. 39/2482. Stockholm 1933.)

1. I Løbet af Oktober 1933 tændes paa *Eggegrund Skær* paa 60° 43' 48" N. 17° 33' 41" E. et nyt Fyr, der skal vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s. Flammens Højde: c. 28,5 m. Synsvide: c. 15 Sm. Et c. 25 m højt Fyrtaarn af Beton. Fyret skal lyse, som følger:

1. Hvidt i Pejll. fra c. 224° til c. 204°. 2. Rødt i Pejll. fra c. 204° til c. 224°.

2. I Fyrtaarnets nedre Del tændes et Bifyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: c. 18,5 m. Synsvide: 13 Sm for hvidt, 13 Sm for rødt og 12 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra c. 137° til c. 144°. 3. Rødt i Pejll. fra c. 155° til c. 199°.

2. Hvidt i — - c. 144° - c. 155°.

3. Samtidig med Tændingen af det nye Fyr nedlægges det nuværende Fyr.

4. Under Bygningen af det nye Fyr bliver det nuværende Fyr formærket mellem Pejlingerne c. 263° og c. 273°.

(E. f. S. Nr. 3/109 1933.)

2316. (T). Tyskland. Wismar Bugt. Vrag afmærket.

(N. f. S. Nr. 39/3512. Berlin 1933.)

Vraget af et mindre Fartøj, hvorfra Masten rager c. 4 m over Vandet, ligger sunket i 7 m Vand paa c. $53^{\circ} 57'_{,4}$ N. $11^{\circ} 22'_{,7}$ E., c. 200 m S. for Tøndelinien, der afmærker S.-Siden af Hovedløbet. En Vragtønde med N.-Topbetegnelse er udlagt c. 50 m N. for Vraget, som snarest vil blive fjernet.

2317. (T). Tyskland. Luftfyr midlertidig slukket.

(N. f. S. Nr. 39/3589. Berlin 1933.)

Nedennævnte Luftfyr er slukket indtil videre:

Schürsdorf c. $54^{\circ} 00'_{,5}$ N. $10^{\circ} 42'_{,2}$ E. *Grosz-Schlamin*. *Görtz*.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2318. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 26. September d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $5_{,8}$ m i E.-Siden af Renden, $6_{,1}$ m i Midten af Renden og $5_{,6}$ m i W.-Siden af Renden.

c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.

(E. f. S. Nr. 36/2136 1933.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2319. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Oplysning om Fyrbelysning.**

1. Paa Hovedet af den N.-lige Ydermole. Et Fyr, der viser grønt og rødt, fast Lys, grønt Lys ud over Søen og rødt Lys ind over Havnen. Flammens Højde: $5_{,7}$ m. Et 3 m højt, lysegraat Taarn.

2. Paa Hovedet af den S.-lige Ydermole. Et Fyr, der viser rødt og grønt, fast Lys, rødt Lys ud over Søen og grønt Lys ind over Havnen. Flammens Højde: $6_{,5}$ m. Et 3 m højt, lysegraat Taarn.

3. Paa Hovedet af den gamle S.-Mole. Et hvidt Blinkfyr med uregelmæssige Blink.

Tyborøn Havn: c. $56^{\circ} 42'_{,4}$ N. $8^{\circ} 13'_{,6}$ E.

(E. f. S. Nr. 50/2875 1931. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 448. Havnelods, Side 187. Tillæg Nr. 2, Side 30. Fyr-Fort. Nr. 512, 513 og 513 A.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2320. Norge. Loppohavet. Arnøy N.-Side. Hylla Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1933.)

Paa N.-Siden af *Arnøy* er paa $70^{\circ} 14' 09''$ N. $20^{\circ} 42' 39''$ E. tændt et nyt Fyr, *Hylla Fyr*, der viser hvidt og rødt Et-Blink c. hver 5^s , Blink c. $0_{,7}^s$, Mærke c. $4_{,8}^s$. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 11 Sm. for hvidt og $7_{,5}$ Sm for rødt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 86° til 211° . 3. Hvidt i Pejl. fra 220° til 282° .2. Rødt i — - 211° - 220° .

Brændetid: 18. August—18. April.

2321. Norge. Søndre Løksund. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1933.)

Paa $70^{\circ} 06' 15''$ N. $20^{\circ} 45' 30''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Søndre Løksund Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: $7_{,2}$ Sm for hvidt, $4_{,5}$ Sm for rødt og $3_{,8}$ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 193° til 197°. | 5. Grønt i Pejl. fra 300° til 326°. |
| 2. Hvidt i — - 197° - 204°. | 6. Hvidt i — - 326° - 335°. |
| 3. Rødt i — - 204° - 227°. | 7. Rødt i — - 335° - 345°. |
| 4. Hvidt i — - 227° - 300°. | |
- Brændetid: 18. August—18. April.

2322. Norge. Eggeløysa. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1933.)

Paa 70° 07' 57" N. 18° 39' 20" E. er tændt et nyt Fyr, *Eggeløysa* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink c. hver 5^s, Blink c. 1^s, Mørke c. 4^s. Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 13,8 Sm for hvidt, 13,2 Sm for rødt og 11,2 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 260° til 266°. | 7. Hvidt i Pejl. fra 98° til 114°. |
| 2. Rødt i — - 266° - 274°. | 8. Rødt i — - 114° - 126°. |
| 3. Grønt i — - 274° - 350°. | 9. Hvidt i — - 126° - 141°. |
| 4. Hvidt i — - 350° - 2°. | 10. Grønt i — - 141° - 159°. |
| 5. Rødt i — - 2° - 10°. | 11. Rødt i — - 159° - 182°. |
| 6. Grønt i — - 10° - 98°. | |

Brændetid: 15. August—21. April.

2323. Norge. Styrøys. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1933.)

Paa 70° 01' 46" N. 18° 39' 12" E. er tændt et nyt Fyr, *Styrøys* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser. Flammens Højde: 7,5 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 170° til 178°. | 6. Rødt i Pejl. fra 343° til 357°. |
| 2. Hvidt i — - 178° - 183°. | 7. Hvidt i — - 357° - 0°. |
| 3. Rødt i — - 183° - 272°. | 8. Grønt i — - 0° - 6°. |
| 4. Hvidt i — - 272° - 280°. | 9. Rødt i — - 49° - 112°. |
| 5. Grønt i — - 280° - 343°. | |

Brændetid: 15. August—21. April.

2324. Norge. Bømmelø. Skotningen. Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1933.)

Paa *Skotningen* W.-Side er paa 59° 41' 31" N. 5° 05' 52" E. tændt et nyt r'yr, *Skotningen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink c. hver 5^s, Blink c. 1^s, Mørke c. 4^s. Flammens Højde: 44 m. Synsvidde: 17,3 Sm for hvidt, 13,2 Sm for rødt og 11,2 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 332° til 339°. | 7. Rødt i Pejl. fra 160° til 166°. |
| 2. Grønt i — - 339° - 10°. | 8. Grønt i — - 166° - 171°. |
| 3. Rødt i — - 10° - 25°. | 9. Rødt i — - 171° - 194°. |
| 4. Hvidt i — - 25° - 132°. | 10. Grønt i — - 194° - 197°. |
| 5. Rødt i — - 132° - 135°. | 11. Rødt i — - 197° - 232°. |
| 6. Hvidt i — - 135° - 160°. | 12. Hvidt i — - 232° - 240°. |

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

(Kort Nr. 263.)

2325. (T). Tyskland. Helgoland SSW. Tønde midlertidig udlagt. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 39/3595. Berlin 1933.)

En rød Spidstønde, der tjener som Afmærkning for et paa Bunden liggende Instrument, er midlertidig udlagt paa c. 54° 09',₁ N. 7° 52',₉ E. — Tønden skal passeres i en Afstand af mindst 300 m.

2326. (T). Holland. Zeegat van Texel. Schulpengat. Vrag afmærket.

(B. a. Z. Nr. 227/2432. 's-Gravenhage 1933.)

Et Vrag ligger sunket paa 52° 56' 54" N. 4° 42' 12" E., 150 m S. for den røde og sorte, vandret sribede Lystønde WS. En cylindrisk Jerntønde er fastgjort i Vraget.

2327. (T). Holland. Zeegat van Texel. Molengat. Tønde midlertidig udlagt. Advarsel.
(B. a. Z. Nr. 224/2399. 's-Gravenhage 1933.)
En grøn Spidstønde, der tjener som Afmærkning for et paa Bunden liggende Instrument, er midlertidig udlagt paa 53° 01' 46" N. 4° 39' 14" E. — Man anmodes om at passere Tønden i en Afstand af mindst 50 m.
2328. (T). Holland. Zeegat van Texel. Westgat. Tønde midlertidig udlagt. Advarsel.
(B. a. Z. Nr. 223/2389. 's-Gravenhage 1933.)
En grøn Spidstønde, der tjener som Afmærkning for et paa Bunden liggende Instrument, er midlertidig udlagt paa 52° 56' 02" N. 4° 35' 30" E. — Man anmodes om at passere Tønden i en Afstand af mindst 50 m.
2329. (T). England. Themsen Anduvning. Opmaalingsbaaker udlagt. Advarsel.
(N. t. M. Nr. 1525. London 1933.)
Indenfor et Omraade mellem Breddeparallelernerne 52° 00' N. og 51° 54' N. samt Meridianerne 2° 09' E. og 1° 34' E. er udlagt et Antal af 25 Opmaalingsbaaker forsynet med Stang med et sort (i nogle Tilfælde et mangefarvet) Flag. Baakerne er ikke belyst om Natten. — Det tilraades at holde godt klar af Baakerne.
2330. England. Sunderland Anduvning. Hendon Rock. Klokketønde genudlagt.
(N. t. M. Nr. 1527. London 1933.)
Klokketønden paa c. 54° 54' N. 1° 20' W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 31/1888 1933.)

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

2331. (T). Frankrig. Rance Floden. Pointe de Cancaval. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 39/1749. Paris 1933.)
Pointe de Cancaval Baake paa 48° 36' 27" N. 2° 01' 06" W. er forsvundet.
2332. (T). England S.-Kyst. Sandown Bugt. Vrag.
(N. t. M. Nr. 1511. London 1933.)
Vraget af et mindre Skib ligger sunket paa c. 50° 39' N. 1° 07' W., c. 1½ Sm E. for *Sandown Pier*. Vraget vil snarest blive fjernet.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2333. Frankrig. Raz de Sein. Undervandsskær.
(A. a. N. Nr. 38/1720. Paris 1933.)
Et Undervandsskær med 7,5 m Vand er fundet i *Cornoc-Bras* Gruppen paa c. 48° 02' N. 7° 06' W., 2660 m 222° fra *La Vieille Fyr*.
2334. (T). Frankrig. Ile de Ré. Le Couronneau Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 39/1751. Paris 1933.)
Le Couronneau Baake paa 46° 12' 46" N. 1° 20' 54" W. er forsvundet.
2335. (T). Frankrig. Ile d'Oléron. Chenal de Saint-Trojean. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 39/1752. Paris 1933.)
Chenal de Saint-Trojean Baake paa 45° 50' 45" N. 1° 10' 12" W. er forsvundet.
2336. (T). Portugisisk W.-Afrika. Palmeirinhas Point Fyr midlertidig forandret.
(B. a. Z. Nr. 226/2429. 's-Gravenhage 1933.)
Palmeirinhas Point Fyr paa c. 9° 04' S. 13° 04' E. viser indtil videre hvidt, fast Lys.

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1933
2/70 } *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*
7/446 } *Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.*
10/622 } *Tyskland. Pillau. Fyr og Taagesignaler forandres.*
28/1701 }
14/835 }
25/1540 } *Tyskland. Swinemünde, Adlergrund Fyrskib, Stubbenkammer, Warnemünde, Fehmarnbelt*
31/1871 } *Fyrskib og Kiel Fyrskib. Radiofyr, Undervandstaagesignal og Lufttaagesignal forandres.*
33/1976 }
36/2133 }
25/1533 } *Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Skydeøvelser.*
27/1649 } *Polen. Danzig Bugt. Oxhöft Fyr forsøgsvis slukket.*
34/2011 } *Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.*
36/2123 } *Sverige. Ölandsrev Fyrskib. Radiofyr oprettes. Undervandsklokke inddrages.*
37/2179 } *Estland. Ösel NW.-Pynt. Fyrbelysning forandres.*
39/2266 } *Danmark. Gedser Rev Fyrskib. Oplysning om Ombytning.*

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

- 1931
35/1943 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.*
1932
15/639 } *Danmark. Lille-Bælt. Gammel Pøl Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.*
1933
1/9 } *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*
1/10 } *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning.*
1/11 } *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.*
1/12 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*
1/13 } *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*
8/487 } *Danmark. Sundet. Radiofyr. Nyordning finder Sted.*
9/556 } *Danmark. Sundet. Helsingør N. Grønnehave. Baadhavn under Opførelse. Midlertidig Afmærkning.*
13/821 } *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*
14/839 } *Danmark. Sundet. Køge Havn. Moler under Bygning. Midlertidig Afmærkning.*
28/1706 }
24/1478 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Bækkehave Vinkelfyr nedbrændt.*
27/1687 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø Sund. Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.*
27/1688 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Masnedø—Falster. Bøjer udlægges midlertidigt. Borepram i Virksomhed. Midlertidig Havn anlægges. Bropille under Opførelse.*
30/1820 }
36/2137 }

- 29/1764 *Danmark. Køge Bugt. Køge Havn.* Midlertidige Ledebaaker opført.
 30/1819 } *Danmark. Sundet. København. Knippelsbro N.* Interimsbro opføres. Advarsel. Trafik-
 32/1938 } bestemmelse og Lodstvang.
 31/1920 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg.* Bro under Bygning. Midlertidig
 35/2085 } Afmærkning.
 33/1977 *Danmark. Sundet. Sletten Havn.* Havnemole repareres. Havnefyr midlertidig slukket.
 36/2135 *Sverige. Sundet. Malmö redd* Fyrskib ombyttes midlertidig.
 37/2224 *Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev* Fyrskib midlertidig ombyttet.
 40/2318 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning
 om Dybde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929
 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.
- 1982
 13/591 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.
 15/640 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW.* Vrag.
 23/1091 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre.* Oprensning af Løb. Gravemærker.
 41/1937 *Danmark. Kattegat. Herthas Flak E.* Vrag.
 48/2301 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord.* Oplysning om Dybde. Afmærkning midlertidig i
 Uorden.
- 1983
 1/14 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.
 1/15 *Danmark. Kattegat. Egense S.* Skydeplads.
 24/1518 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal* Ledefyr. Forfyr flyttes midlertidigt.
 29/1771 *Danmark. Kattegat. Hjælm Fyr* forandres.
 35/2087 *Danmark. Limfjorden. Nykøbing, Mors.* Havnearbejder. Uddybning. Afmærkning
 midlertidig i Uorden. Advarsel.
 36/2140 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Advarsel.
 38/2236 *Danmark. Kattegat. Tangen NW.* Vrag „Anna“ afmærket.
 39/2282 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib. Oplysning om Ombytning.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1932
 10/446 *England. Humber.* Grundt Vand.
- 1933
 9/563 *Danmark. Graadyb. Skallingen SW.* Vrag „Eliezer“ afmærket.
 33/1986 *Belgien. Dunkerque.* Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.
 36/2147 *England. South Scroby Tønde* ombyttes midlertidig med en Lystønde.
 36/2148 *England. Smith's Knoll* Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.
 39/2283 *Danmark. Horns Rev* Fyrskib. Oplysning om Ombytning.
 39/2284 *Holland. Scheveningen.* Taagesignal flyttes.
 40/2329 *England. Themsen* Anduvning. Opmaalingsbaaker udlagt. Advarsel.

Island og Færøerne.

- 1932
 46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr.* Dybde aftaget. Advarsel.
- 1933
 29/1779 *Island N.-Kyst. Siglufjörður. Saudanes.* Fyr tændes. Taagesignal oprettes. Dagmærke
 opføres.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933
 1/45 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.
 1/46 *Danmark.* Efterretninger for Søfarende. Nybetegnelser.
 1/47 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-
 tjenestes Udførelse i *danske* Farvande.
 1/48 } *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefter-
 36/2166 } retninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under
 Adresse: CQ.
 1/50 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
 1/52 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 1/54 *Island.* Islandske Fyr. Advarsel.
 2/101 } *Britiske Øer og Nordsoen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
 19/1208 }
 9/598 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
 13/813 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
 14/863 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.
 36/2167 }
 17/1051 *Kanada og Newfoundland.* *St. Lawrence Bugt.* Ispatrouille.
 19/1207 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over
N.-lige Atlanterhav.
 26/1639 } *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig
 36/2168 } Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
 38/2265 *Tyskland.* *Østersø- og Nordsøkysterne.* Meridian flyttet.
-

- 2337. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchman Bay. Winter Harbor Fyr nedlagt. Lys- og Klokketønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 37/2152. Washington 1933.)
1. *Winter Harbor* Fyr og Taagesignal med Klokke er permanent nedlagt. Fyrtaarnet forbliver staaende som Dagmærke.
 2. En rød og sort, vandret sribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 1^s, Mørke 5^s. er udlagt i 9,1 m Vand paa c. 42° 22' N. 68° 06' W., 320 m 159° fra *Winter Harbor* Fyrtaarn.
(E. f. S. Nr. 35/2099 1933.)
- 2338. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Brandywine Shoal Fyr. Fyrkarakter og Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 37/2154. Washington 1933.)
1. *Brandywine Shoal* Fyr paa c. 38° 59' N. 75° 07' W. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 12^s, Lys 6^s, Mørke 2^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Samtidig er Fyrets Lysevne blevet forøget.
 2. Taagesignalet afgives med Tyfon, Et-Stød hver 10^s, Stød 2^s, Pause 8^s.
(E. f. S. Nr. 34/2049 1933.)
- 2339. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Wolf Trap Fyr forandres.**
(N. t. M. Nr. 37/2158. Washington 1933.)
- Omkring den 20. Oktober d. A. vil *Wolf Trap* Fyr paa c. 37° 23' N. 76° 11' W. blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink 3^s, Mørke 12^s.
- 2340. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida E.-Kyst. Ponce de Leon Inlet Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 37/2164. Washington 1933.)
- Ponce de Leon Inlet* Fyr paa c. 29° 05' N. 80° 56' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Seks-Blink hver 30^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 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, Blink 0,5^s, Mørke 17^s.
(E. f. S. Nr. 35/2105 1933.)

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

- 2341. Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Ship Island Pass. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 37/2168. Washington 1933.)
- Ship Island Pass* Lystønde Nr. 1 paa 30° 11' (30") N. 88° 59' 15" W. er ombyttet med en Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.
- 2342. Panama N.-Kyst. Tiger Channel. Baake opført.**
(N. t. M. Nr. 1531. London 1933.)
- En Baake er opført paa *Tiger Rock* paa c. 9° 13' N. 81° 56' W.
- 2343. St. Bartholomew Island. Fort Gustaf. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1502. London 1933.)
- Paa c. 17° 54' N. 62° 51' W., 0,245 Sm 22° fra *Fort Oscar* Flagstang er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 58 m. Synsvidde: 10 Sm. Et lille Træhus paa Underbygning.
- 2344. Chile. Magellan Stræde. Long Reach. Monte Radford. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 37/2170. Washington 1933.)
- Monte Radford* Fyr paa c. 53° 24',8 S. 72° 57',7 W. er synligt i Pejlinger fra 124° til 309°.
(E. f. S. Nr. 38/2256 1933.)

2345. Chile. Caleta Buena. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1510. London 1933.)

Det røde, faste Fyr samt de to hvide, faste Fyr paa Pierhovederne ved *Caleta Buena* paa c. 19° 53' S. 70° 10' W. er permanent nedlagt.

2346. Chile. Caleta Junin. Fyr nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1510. London 1933.)

Det hvide, faste Fyr (Flammens Højde: 670 m) paa c. 19° 40' S. 70° 12' W., paa *Alto de Junin*, er permanent nedlagt.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2347. (T). Røde Hav. Ras el-Askar Red. Tønde bortdrevet.**

(A. a. N. Nr. 236/512. Genua 1933.)

Tønden paa c. 19° 50' N. 40° 31' E., ved N.-Kanten af Grunden *Katat al Awwal*, er bortdrevet.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**2348. Kina. Hong Kong Havn. Skær.**

(N. t. M. Nr. 1513. London 1933.)

Et Undervandsskær med 4,9 m Vand ligger paa c. 22° 17' N. 114° 11' E., 213 m 268° fra *Kellett Island* Flagstang.

XI. Bekendtgørelser m. m.**2349. Danmark. Store-Bælt. Langeland W.-Kyst. Dageløkke Havn. Havnereglement.**

Under den 25. September d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Dageløkke* Havn (c. 55° 03',₈ N. 10° 52' E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af Havnens *nordre* og *søndre* Ydermoler samt af en ret Linie mellem Yderenderne af disse.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin samt af et delvis dækket Forhavnbassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1933.

(Havnelods, Side 40).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- R 1602 China. — Approaches to the Yangtze Kiang.
 R 1806 Africa, South-West Coast. — Bahia dos Tigres to Walvis bay.
 R 2540 New Zealand. — Approaches to Awarua or Bluff harbour.
 R 3484 New Zealand. — Awarua or Bluff harbour.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram- Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe. Foreningens Formand.	Basballe.
Esbjerg	Ludvig Christensen, Foreningens Viceformd.	Stevedore.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer. Admiralgade 27.	Old stevedore.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus	Aarhus Stevedore-Komp.	Labore.
Aarhus	Hassing & Drescher.	Dispatch.
Assens	Petersen & Jacobsen.	Lodsen.
København	Københavns Stevedore- kompagni, Niels Juelsg. 8. (Søren Olsen), „Klis“.	
København	Emil Nielsen Islands Brygge 26.	
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoren.
Horsens	Søren Andersen,	Stevedoring.
Kalundborg	L. Omøe.	Omøe.
Nyborg	Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense	Simonsen & Møller.	Simonsen.
Randers	Wessberg & Christoffersen.	Wessberg & Christoffersen
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	Stevedoring.

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

AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **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.

NEW EDITION

of the **WIRELESS
CHART** of the
WORLD

THIS ENTIRELY
NEW CHART,
published by the
Scandinavian Ship-
ping Gazette, gives
on one handy sheet
the latest particulars
regarding the Radio
Coast Telegraph Sta-
tions of the world.

Price 6/- post-free

Indispensable for
NAVIGATORS,
WIRELESS OPERATORS,
SHIPOWNERS,
TELEGRAPH ADMINISTRATIONS

Order Now from

**SCANDINAVIAN
SHIPPING GAZETTE**
Amaliegade 33 Copenhagen
Denmark

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO



AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer 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.

ARBEJDSGIVERE

OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af
en betryggende forsikringsmæssig Pen-
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 88 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

DANSKE REDERES
ULYKKESFORSIKRINGS-
FORBUND

AMALIEGADE 33



Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

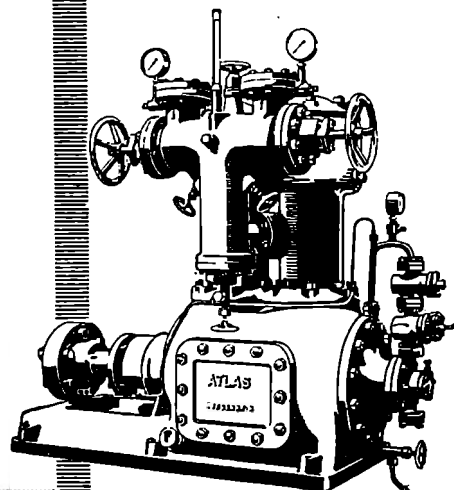


Klassifikations- Selskabernes Krav

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

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

A/S ATLAS - NØRREBROGADE 198 - KJØBENHAVN N.



DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 42

FREDAG 13. OKTOBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

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

FRA UGE TIL UGE

af
AXEL GERFALK.

TRAMPREDERE FORENER EDER Som bekendt har der længe indenfor Trampredergruppen af British Chamber of Shipping været stor Majoritet for Tanken om rationel Oplægning og Ophugning af overflødig Tonnage i Samarbejde med de ledende kontinentale Skibsfartsnationer, altsaa den af Baltic and International Maritime Conference foreslaaede Plan. Efter hvad *Scandinavian Shipping Gazette* erfarer, har Tramprederne i disse Dage fremsat dette Krav til Gennemførelse, og Chamber of Shipping overvejer nu, hvorvidt denne Plan kan realiseres under Kammerets Auspicer. Hvad der særlig har animeret de engelske Trampredere til igen at fordre denne Reform gennemført, er de sidste Ugers mægtige Salg af engelsk Tonnage til Udlandet, særlig til græske Redere. Mange af disse Salg er Tvangssalg, meget kortsynte Tvangssalg, som de engelske Banker har gennemtrumfet for at redde nogle af deres Tilgodehavender. Disse Salg til Konkurrenter formindsker den tilbageblevne engelske Trampflaades Indsejlingsevne, da Raterne tvinges ned af de solgte Skibes nye Ejere. De engelske Trampredere ønsker derfor at forhindre yderligere Salg ved Gennemførelsen af en Lov, der sætter Rederne i Stand til at sælge deres ældre Skibe til Ophugning, og i Samarbejde med Udlandets Redere at søge at faa Fragtraterne op paa et betalende Niveau ved gennemført Oplægning af en Procentdel af den nyere Tonnage.

Kravet om Subsidier til engelsk Skibsfart er ogsaa voksende. De engelske Dagblade har længe propageret herfor, og de engelske Fagblade fremsætter nu ogsaa, om end i mere sløret Form, disse Krav. Kampagnen mod Sydafrika paa Grund af Regeringens Kontrakt med de italienske Rederier, hvorefter baade den sydafrikanske og den italienske Regering yder kraftige Subsidier for Opretholdelsen af en regelmæssig og hurtig Forbindelse mellem Sydafrika og Middelhavet, fortsættes paa højt Gear, ligesom den engelske Presse daglig bringer Meddelelser om den italienske Regerings Subvention af Trampfarten, hvorved engelske Skibe i bestemte Tilfælde er blevet trængt ud i inter-imperiale Transport-Kontrakter.

I Tirsdags-Numret af *The Times* offentliggøres med alle Tegn paa Forargelse Detaillerne i en Overenskomst mellem Foreningen af Franske Kulskibs-Ejere og Syndikater af Franske Kul-Importører. Ifølge disse dannes af Kulimportørerne en særlig Kompensations-Fond, af hvilken franske Skibe regelmæssigt virkende i denne Fart skal nyde godt. Kulimportørerne bidrager til denne Fond 50 Centimer for hver Ton plus andre 50 Centimer for hver Ton importeret Kul, der bliver lavet til Briketter. Kul-Importørernes Syndikat foreslaar, at mindst 10 Procent af Kul importeret søværts skal bringes i franske Skibe til en preferential Rate, hvis »Overpris« betales ud af det nævnte Kompensations-Fond. Artiklen er tydeligvis et Led i Propagandaen for Tilskud til den engelske Skibsfart —

en Innovation, der næppe kan overraske, da den er en naturlig Følge af den Udvikling, England er undergaaet, fra Frihandel til Højprotektionisme. Men trist vilde det være for hele den internationale Skibsfart. Der er imidlertid næppe noget andet Alternativ end det internationale Samarbejde paa Ophugningens og Oplægningernes Felt.

SKAL KIEL-KORSØR Der er i Kiel Bestræbelser i **RUTEN** Gang for aller at faa genoprettet en Dampskibsroute mellem **GENOPLIVES** Kiel og Korsør.

Det er hovedsagelig Fiskeindustrien, der staar bag Planerne, idet man har til Hensigt at aabne en større Eksport af Brislinger (»Kielersprotten«) til Danmark.

Overfor en større Forsamling har Raadmand Glauch udtalt, at man maatte sætte alt ind paa Planens Gennemførelse.

Det er vist et noget tyndt Grundlag for en Genoprettelse af denne Route, der forudsætter ganske anderledes Transport af Varer begge Veje, end der i Øjeblikket kan præsteres. Den dansk-tyske Samhandel

er desværre ikke i Udvikling i Øjeblikket — desværre — og Udsigterne til Ekspansion er ikke lovende under den nuværende Tingenes Tilstand.

OPLÆGNINGERNE Paa denne Plads udtryktes for **STIGER LANGSOMT**, nylig Frygt for, at danske Redere ikke kunde holde Oplægningerne nede under de 100,000

Tons til Trods for at Nedgangen den 12. September til 96,964 Tons skyldtes Salg af D.F.D.S. store Amerikabaade paa 8,220 Tons og af »Dannebrog«s Salg af Motorskibet »Guldborg« paa 8,460 Tons. Der er solgt anden Tonnage siden, men ikke deslomidre er Oplægningerne steget langsomt Uge for Uge, og de er nu oppe pr. 10. Oktober paa 99,265 Tons Dødvægt.

Forhaabentlig betyder Vinterens Komme ikke, at disse Stigninger fortsættes. Selv om Fragtmarkedet ikke frembyder megen Opmuntring i Øjeblikket, er der dog Tegn paa, at den internationale Handel er ved at tage Fart, og dette vil i første Række komme Skibsfarten, ogsaa den danske, til Gode.

ANVENDELSEN AF SVEJSNINGSPROCESSEN VED SKIBSBYGNING

EN ENGELSK REDERS BETRAGTNINGER

Da i 50'erne Jernet indførtes som Materiale ved Skibshygning, var der mange Redere, der ikke vilde indrømme, at jernbyggede Skibe kunde flyde, og som erklærede, at disse vilde synke lige saa snart de var løbet af Stabelen. Da det blev paavist, at der intet Grundlag var for deres Paastande, vilde de knapt tro deres egne Øjne og var selv da langsomme til at anerkende Fordelene ved Anvendelsen af det nye Materiale. Paa samme Maade findes der nu Folk, der benægter Muligheden af at erstatte Nitning med Svejsning indenfor Skibshygningen, og en af disse »vantro« indsendte følgende Artikel til et engelsk Skibsfartsblad i Forventning om, at Svar derpaa maatte overbevise ham om det fejlagtige i hans Synspunkter.

I Løbet af Skibshygningskunstens Evolution maa der, ligesom paa andre Omraader, være nogen, der ad Underbevidsthedens Vej kommer til at kaste Vrag paa nye Ideer. Den Slags Mennesker gør muligvis deres Nytte, siden de hindrer yderliggaaende Tilhængere af nye Ideer i at gaa for vidt eller for hurtigt frem paa Basis af utilstrækkelige Data. Det er et Spørgsmaal, der staar aabent for Debat, hvorvidt disse Tvivlere med deres hæmmende Indflydelse har bidraget deres til den Prestige, som England nyder som Skibshygningsland, eller ikke. Ingen større Forandring har nogensinde fundet Sted indenfor Skibshygningen eller Skibsmaskinbygninger i England, uden at de fundamentale Principer, der medførte denne, er blevet nøje undersøgt, ivrigt debatteret og endelig vedtaget. Englands Anseelse som Søfartsnation beror derpaa, at de Mennesker, der kontrollerer engelsk Skibsfart, Skibshygning og Skibsmaskinbygningen i hvert Fald kun sjældent eller aldrig har begaaet en Fejl. I Dag mener mange erfarne Skibsredere, at i en ikke fjern Fremtid vil Svejsningsprocessen afløse Nitningsprocessen indenfor Skibshygningen. Jeg har læst alle de Artikler, der er fremkommet i tekniske Tidsskrifter i det sidste Aars Tid, og har beundret den ærlige og ligefremme Maade, hvorpaa Svejsningsprocessens Talsmænd uden ubillig Overdrivelse har fremført deres Sag. Men jeg tvivler stadig, om jeg, hvis jeg skulde indgive en Bestilling paa et nyt Skib i Morgen, vilde

tillade, at der i større Udstrækning anvendtes Svejsning ved dets Bygning. Den eneste Grund til, at jeg fremsætter denne barnlige Kritik, hvis man overhovedet kan kalde den en Kritik, er, at andre overfor mig har udtrykt den samme Tvivl paa disse Punkter, en Tvivl, som de sagkyndige sikkert vil have let ved i deres Svar at vise det ubegrundede i.

Et Skibs Opførsel til Søs

Da jeg ikke er Skibshygger, forstaar jeg kun lidet af den tekniske Jargon, der anvendes i denne Profession. Ikke desto mindre har jeg tjent til Søs baade paa Orlogsmænd og paa Handelsskibe. Det er altid forekommet mig, at et Bygningsværk af et Skibs Karakter maa, fordi det er udsat for saa mange kontradiktoriske og konstant varierende Paavirkninger, have nogen Spændstighed i de Dele, hvoraf det er sammensat, og at, hvis dette ikke er Tilfældet, vil have en Tendens til at gaa i Stykker. Hvis en saadan Spændstighed er nødvendig, og en saadan Spændstighed besidder baade Træskibet og det sammennittede Jern- og Staalskib, saa vil den fuldstændig gennemførte Svejsning indenfor Skibshyggeriet være praktisk talt umulig. Et sammensvejet Skib, efter hvad jeg har forstaaet, er og maa være et homogent Hele, dets Komponenter er naturligvis videnskabeligt udtænkt paa en saadan Maade, at de Paavirkninger, der skyldes Skibets rullende Bevægelser, er der i videst muligt Omfang taget Hensyn til; men fører denne Stivhed i Konstruktionen til en sikker Opførsel fra Skibets Side, naar det befinder sig til Søs. Jeg er godt klar over, at »Shean« og »Peter G. Campbell« begge har vist sig at være fortrinlige søgaaende Skibe, selv paa en Tur over Nordatlanten, men de er begge smaa Skibe, der ikke er udsat for utilbørligt stærke Paavirkninger. Det kan være, jeg er blevet foranlediget til denne Kritik af Kiplings Fortælling »The Ship that Found Herself«, men det vilde være en Glæde for Tvivlere som undertegnede, om erfarne Skibshyggere kunde forsikre os om, i et Sprog, der helst er saa lidet teknisk som muligt, at et stiftbygget Skrog ikke er saa risikabelt, som det ved første Øjekast ser ud til at være.

SPANSK SKIBSFART OG SKIBSBYGNING

I en Indberetning til Dansk Dampskibsrederiforening skriver Hr. Andrés Rohlf, Industriraadets Eksportstipendiat, følgende fra Barcelona:

I følge de i det sidstudkomne spanske officielle Skibsregister indeholdte Oplysninger, udgør den spanske Handelsflaade pr. 1. Januar 1933 følgende Tonnage (Handelsskibe, Fiskerifartøjet, Lystbaade og Havnefartøjer over 50 B.R.T.):

346 Sejlskibe med 39,834 Tons, 1394 Dampere og Motorskibe med 1,238,858 Tons, ialt: 1740 Fartøjer med 1,278,692 Tons.

De tilsvarende Tal for 1. Januar 1932 var følgende:

357 Sejlskibe med 43,994 Tons, 1306 Dampere og Motorskibe med 1,225,056 Tons, ialt: 1663 Fartøjer med 1,269,040 Tons.

Flaaden er altsaa i det forløbne Aar forøget med 77 Fartøjer med 9,692 Tons.

Ca. 300,000 Tons spansk Tonnage er imidlertid oplagt i spanske Havne, men langt den overvejende Del af denne Tonnage bestaar af gamle Baade, som kun egner sig til Ophugning.

Den nye Tonnage, som er kommet til i Løbet af 1932 er Cia. Ybarra's »Cabo Santo Tomé«, 12,589 Tons, bygget til Fart paa Amerika. Ydermere 2 Tankbaade tilhørende Monopolet, nemlig »Campuzano« og »Campás«, som tilsammen udgør 12,595 Tons. Desuden er der i Løbet af 1932 bygget et ret stort Antal smaa Fartøjer, for Størstedelen Fiskerifartøjer, alle af spansk Konstruktion.

Tabene i den spanske Handelsflaade i 1932 ved Forlis udgør 26 Fartøjer større end 50 Tons med ialt ca. 22,000 Tons, af hvilke de største var Dampene »Teide« og »Rio Gabriel« tilhørende Cia. Trasmediterranea; Trampbaadene »Antonchu« og »Eusebia del Valle«, over 300 Tons, samt »Cantabria« og »Teresa«, ca. 1000 Tons.

De ophuggede Baade beløber sig til 27, med ca. 24,000 Tons, og iblandt disse var 4 Dampere tilhørende Cia. Trasmediterranea, nemlig »Balear«, »Jorge Juan«, »Canalejas« og »Peris y Vlero«; Trampbaadene »Alava«, »Navarra«, »Durango«, »Fernando«, »Maria Dalmé de R.«, i Størrelse mellem 2500 og 4000 Tons, den meget gamle Damper »Asum« (ex »A. Cola«, ex »G. Rius«), en af de ældste i Flaaden med en Alder af 66 Aar, samt 5 Sejlskibe mellem 100 og 500 T.

Det er værd at lægge Mærke til den stadige og hurtige Forringelse af Sejlskibsflaaden. I Løbet af et Aar er denne Flaade forringet med mere end 4000 Tons eller ca. 10 pCt.

Kun to Baade nævnes i Skibsregistret som solgt til Udlandet i Løbet af Aaret, og begge er Lysfartøjer, nemlig »Orión« og »Cosme Jacinta«.

Det samlede Antal spanske Lysfartøjer over 100 Tons er for Tiden ifølge Skibsregistret: 6 med Dampmaskineri eller Motor, med ialt 2241 Tons, samt 2 Sejlfartøjer udgørende 338 T.

Kun to Baade blev byggede i Udlandet for spansk Regning i 1932, nemlig Trampbaaden »Arráiz«, 4,538 Tons, til Cia. Naviera Vascongada, samt Slæbebaaden »Montcabret«, 223 Tons, til Barcelona.

Til Sammenligning kan tjene, at i 1931 byggede Udlandet til Spanien 6 Baade med ialt ca. 8,500 Tons, og i 1930 15 Baade med ialt ca. 36,000 Tons. Alle disse Baade vr større end 1000 Tons.

Med Hensyn til Baade for Tiden under Bygning paa spanske Værfter findes ca. 40,000 T., blandt hvilke kan fremhæves: Tankmotorskibene »Campeador«, »Campero«, »Campeche« og »Campilo« til Petrole-

umsmonopolet, samt Dampene »Camprodón« og »Campalans« til samme Selskab. Desuden Motorskibene »Ciudad de Ibiza« og »Ciudad de Tarragona« til Cia. Trasmediterranea, samt 2 Motorskibe som bygges i Bilbao til Postforbindelsen med Fernando Poo.

Imidlertid er Situationen for spansk Skibsbygningsindustri den, at naar ovennævnte Nybygninger er leverede, har Værfterne ikke nye Ordre fra Privatredierne. Dog er der gjort store Anstrengelser for at opnaa en Ordre fra Mexico for Bygning af Krigsfartøjer, og Kontrakt er netop underskrevet for Bygning i Spanien af 15 Fartøjer, nemlig 5 Transportbaade med en Fart af 19—20 miles, og 10 Kanonbaade til Kystvagt med en Fart af 25 miles. Tilsammen ca. 20,000 Tons, og Prisen beregnes at ville beløbe sig til ca. 70 Millioner Guldpesetas.

Fartøjerne vil blive byggede i El Ferrol, Valencia, Cadix og Bilbao, Kanonerne i Reinosa og Apparaterne til at lede Skydningen i Aranjuez.

Samtidig berettes, at en Personlighed fra Peru befinder sig i Valencia for at foranledige, at det der-værende Værft: Union Naval de Levante forelægger Planer og Overslag over en Flaade af Fartøjer specielt egnede til Flodfart i Peru.

Til Slut kan nævnes, at Cia. Trasatlantica har anmodet om det nødvendige Tilskud fra Regeringen for Ombygning af Dampene »Colón« og »Habana« til Motordrift og bl. a. samtidig derved vinde i Baadernes Hastighed, idet der spores en Fremgang i Trafikken mellem Middelhavet og Mellem- og Nordamerika.

Samtidig undersøger man Mulighederne for Installation af store, moderne Køleanlæg med Transport af Frugt og Kød for Øje, især med Henblik paa den ventede officielle Anerkendelse af den nye Traktat med Uruguay.

DANSK

SØFARTS TIDENDE'S
Fragtberetning.

København, den 10. Oktober 1933.

De vigtigste Kornmarkeder har været en Del bedre i de sidste Dage, og Raterne er tildels fulgt med, men Fragtmarkedet som Helhed er endnu yderst daarligt, og Udsigterne for Aarets sidste Maaneder tegner ikke godt.

For La Platas Vedkommende er Situationen letlet noget, da de fleste prompte Baade er af Vejen; og sandsynligvis vil Markedet ikke foreløbig tilføres Ballasttonnage i større Mængde. Montreal og Australien er »well maintained«, hvormed alt er sagt om disse Markeder. Østen, Sortehavet, Donau, Pacific o. s. v. tager Tonnage i Ny og Næ til uforandrede og meget utilfredsstillende Rater, og de forskellige Trælast- og Kulmarkeder ligger ogsaa uforandret.

TRÆLASTMARKEDET

Det er forbavsende — og ikke mindst beklageligt — at Markedet ikke kan opvise større Fasthed i Rater eller i Efterspørgsel; de sidst rapporterede Slutninger og de daglige Noteringer beviser kun alt for tydeligt, hvor daarligt det hele er, og de Slutninger, som ikke rapporteres, kan ikke formodes at være mere fordelagtige.

Hvidehavet er ualmindelig roligt med yderst sparsom Efterspørgsel, og Leningrad har heller ikke noget at prale med. Slutninger:

Leningrad: 1,000 Std. Grangemouth 31/-, 1,300 Std. Holland 32/-, 1,030 Std. Dublin 36/6, 5,000 T. Fosfat Holland 6/1¹/₂d., 3,500 T. Korn U.K. Cont. 8/-.

Østersøen: 600 Std. Skellefteå/London 32/6; 650 Std. Kotka & Ræfso/Rouen 36/-; 400 Std. Trångsun/Antwerpen 35 Belgas; 1,300 Fv. Kotka/Antwerpen 27/-; 1,250 Fv. Bjørkø/Immingham 27/3.

Noteringer: 1,000 Std. Hernøsand/Hull 35/- gross; 700 Std. Koivisto & Trångsund/Sharpness 35/-; 600 Std. Kemi/London 31/- 32/-.

Canada: er lidt fastere: 52/6 een, 55/- to Havne WBEI for 6/700 Std. Oktober/November.

KUL, KOKS etc.

Tilgangen af Laster er noget bedre, men det gaar smaat med at faa Raterne i Vejret. Koks: Garston/god dansk Havn betaler 7/3 15/1,700 T., Glasgow/god dansk Havn 6/6 2,500 T., Wear/Odense 6/- 2,400 T., 1,200 T. Losning, London/Kbhvn. 6/- 15/2,000 T., Rotterdam/Kbhvn. 1,600 T. 5/9, Pont Brulé/Kbhvn. 1,500 T. 5/9, Tyne/Oslo 2,000 T. 7.3. Kul: Blyth/Oslo 5/6 1,800 T.; Forth/Horsens 4/4¹/₂d. 2,000 T., god dansk Havn 5/3, 1,250 T., Hull/Nykøbing F. 4/1¹/₂ 1,650 T., Tyne/Odense 4/- 2,200 T., Køge 4/6 1,400 T. — Danzig/Danmark noterer omkring 3/7¹/₂ 3/9 3/4,000 T. 1,000 Losning. Danzig/Gdynia/Rouen 23 Frcs. 3,400 T., 31 Frcs. 3,100 T. Dublin 5/3 2,300 T., 4/6 4,500 T.

MIDDELHAVET etc.

Store Baade har vanskeligt ved at finde udgaende Beskæftigelse, og for f. Eks. Vestitalien er Raten endnu en Gang nede i 5/4¹/₂d. for 7,500 T., 5/6 5/7¹/₂ 55/7,000 T. For middelstore og smaa Baade maa Markedet betegnes som fast uden derfor at være godt. De hjemgaende Markeder er ret uforandrede. Sortehavet fik alligevel Anvendelse for yderligere Tonnage til Kontinentet og har betalt fra 10/- til 10/4¹/₂, og gentaget 13/3 Shanghai/Dalny, 13/6 Vladivostock, f.i.o. Basis. Donau er værd 14/- 14/3 A/Rotterdam 4/6,000 T., Option Danmark 16/- 16/3. Poti/Kontinentet 7,000 T. 10/9; Alexandria/Hull 9/3 (3d. Bedring). Esparto: Sfax og Susa/London 16/6d., Algeria/ Skotland 14/-. Frugt per November indikerer omkring 20/- for 100,000 cbf.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal/U.K. betaler 1/6 1/7¹/₂, A/Rotterdam 7c., og det lader ikke til at disse Rater kan forbedres synderligt. Suha/Marseille 9,000 T. 13/3; Gulfen/Vestitalien 7,000 T. Skrapjern \$3.25: Nordstaterne/Frankrig 6,600 T. Beg 10/6, men for øvrigt er det smaat bevendt med Tilbud i de amerikanske Markeder, inklusive Timecharter.

Vancouver/U.K. Kont. 75/8,500 T. 19/6 20/- f.i.o.

SYDAMERIKA

Wales/Buenos Aires er gjort til 10/9 og 11/- for 6/6,600 T., Rio 9/3 7,500 T., Rosario 12/- 5,000 T. Kornbefragtingerne har maaske været lidt livligere i den sidste Tid, men det har ikke givet sig Udslag i nævneværdig højere Rater. Dagens Noteringer kan sættes til:

13/- 13/3 San Lorenzo/Antwerpen-Rotterdam Oktober/November; 14/- San Lorenzo/U.K. Kont Oktober, 14/3 November; 15/9 16/- San Lorenzo/Skandinavien Oktober/November; 11/- 11/3 Bahia Blanca/Antwerpen ppt.

Chile/B-H noteres uforandret i 18/6, Option Nordspanien 19/6, Vestitalien 20/6, Alexandria 21/6. Peru/U.K. Kont. 7,000 T. Sukker 18/- November/December.

ØSTEN

Sydaustralien/Europa belinger 25/3 25/9, med 23/- 23/6 fra Vestlandet, Oktober/November; omtrent de samme Cifre indikeres for Januar/Februar, og i enkelte Tilfælde forlanges Option af Indien og Kina til smaa Rater. To Sejlere har faaet 25/6 fra Sydlandet per December/Januar og Januar/Februar. — Madras/Kontinentet 25/-; Dalny/Kontinentet 24/- December, 23/- 23/6 December/Januar. Kul Pt. Campha og Hongaj/Bordeaux og Rouen 22/- f.i.o. Sukker Fiji/U.K. 26/6.

TIME-CHARTER

Vestindien: 3,720 T. Rundrejse 95 c.; 5,000 T. Rundrejse 80 c. Trip: 4,500 m/v del. Norfolk/redel. Bristol \$1.10.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Pas paa Brazil Fragterne

Efter hvad N. H. og S. T. erfarer, vil Banco do Brazil ikke længere udbetale Fragtbløb i andet end Milreis og efter dennes officielle Kurs. Herved opstaar et Tab paa ca. 20 pCt., da Kursen paa Milreis i det aabne Marked er saa meget lavere.

Det er Linirederierne dette gaar ud over, hvorfor alle disse for hjemgaende Fragter nægter at modtage forudbetalt Fragt, al Fragt skal betales paa denne Side.

For udgaende Last kræver Liniebaade al Fragt betalt paa denne Side.

Lette Koksaster fra Rotterdam

Sveriges Redares Fragtgrupp meddeler, at der fra Rotterdam er afskibet Koks, som har vist sig at være meget lettere end ventet. En Baad lastede fornylig i Rotterdam kun 1,625 Tons Koks, mod i Almindelighed 1,850 Tons westfalske. En anden Baad lastede i Rotterdam kun 1,140 Tons Koks mod tidligere ca. 1,420 Tons westfalske Koks.

Det oplyses, at disse lette Koks afskibes gennem Dutch State Mines Salgskontor i Haag. Overfor saadanne uventet lette Koks maa Rederne givetvis lide betydelige Tab, og det er derfor nødvendigt paa Forhaand, inden Skibet sluttes at faa nøje rede paa, hvad Slags Koks der er Tale om.

Lastliniecertifikatet medbringes i Genua

Havnekontoret i Genua har udstedt Ordre til, at alle Kaptajner i Fremtiden, naar de indfinder sig paa Havnekontoret for at faa meddelt *pratique* foruden de øvrige Skibspapirer saasom Maalebrev, Bemandingsliste, Sundhedspas, Deratiseringscertifikat, ogsaa medfører Friboerscertifikat (Lastlinjecertifikat) udført i Henhold til Londonkonventionen af 5. Juli 1930 eller et sidestillet Certifikat, meddeler den danske Konsul i en Indberetning til Udenrigsministeriet.

I alle Tilfælde, hvor nævnte Certifikat ikke medføres, er det al befrygte, at man vil anmode Kaptajnen om at hente Certifikatet inden *pratique* meddeles.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarertallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 9 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1932, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1933	8,705	14,400,460	7,024	10,583,816
1932	8,613	13,436,680	7,082	10,519,045
Forskel ...	+ 92	+ 963,780	+ 58	+ 64,771

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1933	12,927	13,437,662	7,308	12,433,822
1932	13,772	13,680,215	6,951	12,338,940
Forskel ...	+ 845	+ 242,553	+ 357	+ 94,882

I de første 9 Maaneder af 1933 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 1,966,638 Tons større og 1,850,006 Tons mindre end til Antwerpen.

ANVENDELSEN AF SVEJSNINGSPROCESSEN VED SKIBSBYGNING

POITSAT PAA SIDE 468

Om at skynde sig langsomt

I et Foredrag, som de Herrer J. Foster King og James Montgomerie, der er de tekniske Eksperter for Verdens to ældste Klassifikationsselskaber, holdt ved Institution of Naval Architects Foraarsmøde i Fjor, udtalte disse, at det var almindelig anerkendt, at den elektriske Svejsningsproces, der anvendtes ved Reparationer, ikke strengt taget var analog med de Operationer, der vilde blive foretaget i det Tilfælde, hvor det drejede sig om Bygningen af et nyt Skib, men samtidigt fremgik det, at vi stadig manglede noget i at naa saa vidt, at de Meloder, der anvendtes ved Foretagelsen af disse Reparationer, kunde anses for fuldtud paalidelige. Denne Udtalelse gjorde det berettiget for Tvivlere som mig selv ikke helt at slutte os til Ideen om det helt igennem svejsede Skib. Vi sagde til os selv: »Svejsningen er tilsyneladende teoretisk og teknisk set mulig, men den praktiske Anvendelighed er i Øjeblikket problematisk, grundet paa Mangel af paalidelige Data«. Vi blev bestyrket i vor Tro paa, at Klassificeringsselskaberne ikke havde i Sinde at gaa for vidt eller for hurtigt frem efter at have hørt det fortrinlige Foredrag, som Mr. J. L. Adam holdt for »The Institution of Engineers and Shipbuilders in Scotland« om »Elektrisk Buesvejsning i Skibsbyggeriet«, og i Særdeleshed ved hans haardnakkede Fastholden, at Svejsningsoperationen maa systematiseres i alle sine Detaljer, for Resultaterne kan indgyde Tillid. I nævnte Foredrag blev beskrevet og kommenteret en Sektion af Kimmingen fremstillet af »Marex Wilding Processes, Ltd.« Den Omstændighed, at netop denne brede og besværlige Del af Skibets Struktur blev gjort til Genstand for særlig Opmærksomhed, indgav de Folk, der som jeg tvivlede om den øjeblikkelige Mulighed af at bygge et helt igennem svejset Skib, den Tanke, at der kunde gøres meget for at fjerne vor Tvivl, hvis Svejsningsprocessens Talsmænd vilde skænke større Opmærksomhed til Anvendelsen af Svejsning i særlige Dele af Skibets Struktur.

Opbygningen af det svejsede Skib

Mr. Adam's Foredrag fulgtes af en højst interessant og belærende Diskussion, i hvilken, saadan forekommer det i al Fald mig, Fordelene og Ulemperne ved Anvendelsen af Svejsningsprocessen, saaledes som denne til Dato har udviklet sig, blottedes. Men hvis jeg skulde lave et Resumé af denne Diskussion og deraf uddrage en endelig Konklusion, vilde denne gaa ud paa, at det helt igennem svejsede Skibs Dage endnu ikke var kommet. I Særdeleshed gjorde Mr. S. B. Ralstons Indlæg Indtryk paa mig, da denne udtalte, at »der synes at være et betydeligt Felt for Anvendelsen af Svejsning i de Dele af Skibet, som ikke er af saa vital Betydning som Midtskibssektionens Hovedstruktur, Dele som f. Eks. Dæk, der blot er Lastbrikse, f. Eks. de nedre Dæk og Banjerdækkene, eller til Dæk, der ikke er stort andet end Tage, f. Eks. Hylte- og Bakdækkene«. Der er saa mange Dele af et moderne Skib, ligegyldigt hvilken Type dette tilhører, der kræver en særlig Behandling, og der hvor Nitning er, om ikke umulig, saa dog i det mindste utilfredsstillende og kostbar, forekommer det mig, at hvis Svejsningstusasterne vilde behandle alle de enkelte integrerende Dele af et Skibs Struktur for sig og forklare, hvorfor Svejsning vilde hjælpe til at løse de forskellige Vanskeligheder, der er forbundet med hver enkelt, vilde de fremme deres Sag i Kraft af Princippet om »det uundgaaelige Resultat, der opnaas ved at gaa gradvis frem«, paa en mere effektiv Maade, end naar de gør sig til Talsmænd for, at man straks bør bygge hele Atlanterhavsdampere ved Hjælp af Svejsningsprocessen.

Jeg haaber, at de Forslag, jeg her er fremkommet med, vil blive modtaget i den rette Aand — og det er ikke nogen lastesyg Aand — i hvilken de er blevet givet. Jeg tror, der er mange Redere i England og andre Steder, der har ladet sig imponere af de Fakta og Tal, som Svejsningens Talsmænd har gjort sig saa umaadelige Anstrængelser for at fremskaffe og underbygge, men jeg er tillige overbevist om, at deres i Underbevidstheden hvilende Tilbøjelighed for en nitet Konstruktion gør dem ængstelige for at acceptere disse Kendsgerning og Beviser af deres ganske Hjerte. Det er af denne Grund, at det vilde være i høj Grad ønskeligt, om man kunde overtale Svejsnings-Eksperter til at koncentrere deres Opmærksomhed for Øjeblikke paa Ønskeligheden, Muligheden og den økonomiske Fordel ved at anvende Svejsningsprocessen individuelt paa de Hundreder af Komponenter, der udgør hele det Bygningsværk, der hedder et Skib.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Hals Barre igen

Efter Uddybningen af Hals Barre er der som bekendt officielt Passage over Barren for Skibe med indtil 25 Fod Dybde. Nu meddeles imidlertid, at den græske Damp »Angelos L« i Lørdags maatte opgive at passere Barren, skønt Skibet ikke laa over 25 Fod. Det vil med andre Ord sige, at der maa renses op paany, dersom de officielle 25 Fod skal opretholdes, skriver »Børsen«.

Nyt fra Havnen

I Lørdags indgik i Rudkøbing Havn Fyrvæsenets nyeste Inspektionsskib, Damperen »Absalon«, ført af Kaptajn A. Pedersen. Den oploste 10 Tons Fyrmateriel, deriblandt et Motoranlæg med Kompresser til Kjelds Nor Fyr, da det gamle Motoranlæg efter mange Aars tro Tjeneste nu er oplidt.

1,000 flere Arbejdsløse

Ifølge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne den 6. Oktober indtegnede ledige 85,362, heraf var 9700 personligt tilmeldte (ikke-arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 84,205 og 10,066.

Paa det samme Tidspunkt i 1932 var Antallet af indtegnede ledige 121,633, hvoraf 24,475 var personligt tilmeldte. Antallet af arbejdsløshedsforsikrede ledige er altsaa 21,196 lavere end paa det tilsvarende Tidspunkt i 1932.

Prøvetur og Søsætning i Nakskov

Fra Nakskov Skibsværft blev som meddelt i Lørdags alleveret Frugtskibet »Laura« til Rederiet J. Lauritzen. Ved Prøveturen opnaaede Skibet en Fart af 13¾ Knob, medens den kontraherede Fart med lastet Skib kun var garanteret 11.2 Knob.

Samtidig er som bekendt sosat Frugtskibet »Jonna« ogsaa til Rederiet J. Lauritzen.

Det er det femte Skib, bygget til samme Rederi af Nakskov Skibsværft i de sidste Aar, nemlig »Else«, der blev alleveret i September 1930, »Betty« i Maj 1931, »Edith« i Juni 1931 og »Laura«, der alleveredes i sidste Uge.

Værftet har med denne Nybygning søsat fem Skibe i den forløbne Del af 1933 og har blandt andet Ordre paa en Frugthaad til et fransk Rederi.

Det interessante ved Frugtskibet »Jonna« er maaske, at det er den første Damp, som her i Landet er bygget med »Maier«-Linier, der som bekendt yder væsentlige Fordele med Hensyn til Fremdrivning, sammenlignet med de normale Skibsformer, og alene af denne Grund er Søsætningen en betydende Begivenhed.

»Maier«-Formen med den karakteristiske Forstævn er anvendt paa flere udenlandske Skibe, men har ikke tidligere været anvendt paa noget Skib, bygget paa danske Værfter, og det er derfor meget interessant, at Skibsreder J. Lauritzen ved at bestille denne Skibstype har givet Nakskov Skibsværft Lejlighed til at bygge det første Skib af denne Art herhjemme, samtidig med at Værftet til samme Rederi alleverer et andet Frugtskib, Damperen »Laura«, der med Hensyn til Størrelse og Maskinanlæg er et Søsterskib til »Jonna«, kun at »Laura« har almindelig Skibsform. Det vil herved være muligt ved Sammenligning i Praksis at faa fastslaaet, om de forventede Fordele ved »Maier«-Formen kan opnaas.

SKIBSBYGNINGSNYT FRA ENGLAND

Noget ganske enestaaende sker i Oktobers første Halvdel, idet tre større Skibe søsættes for britiske Redere. Det største er paa 11,500 ton d.w. og bygges for Commonwealth and Dominion linjen; det faar Barclay Curle-Duxford Motor paa 7,500 HK., stort Kølerum og en Fart af 15.5 Knob lastet. Det sættes ind i Farten paa New Zealand sammen med de Motorskibe, som er bygget i de senere Aar for denne Gods-Linje.

Hos Workman Clark skal en Baad for Gods- og Passagertrafik i Andrew Weirs Linje paa Syd-Afrika—Kalkutta i nær Fremtid søsættes. Baaden tager 50 Passagerer og 7,500 Tons Last, faar to Clark-Sulzer to-Takts Motorer, hver paa 2,400 HK., der giver Skibet en Fart af 15 Knob lastet. Et Susterskib er under Bygning.

Det tredje Motorskib, som søsættes i disse Dage, tilhører Reardon Smith & Co. Det gaar af Stabellen i Middlebrough, og et Susterskib er ogsaa kontraheret. Disse

Skibe faar ikke fuld saa stor Fart, man regner ca. 13 Knob. De skal sættes ind i Linjefart England—kaliforniske Havne, og faar Doxford-Motorer paa 3,500 HK.

En Del Baade er gaaet ud af Oplægningen i den senere Tid, og har derved skaffet engelske Værksteder Arbejde; man venter sig mere af den Slags, især for at pudse op samt installere kulbesparende Anlæg. Efter Forlydende skal Royal Mails Dieselskib »Asturias« og »Alcantara« (bygget 1925 og 1926) hos Harland Wolff i Belfast, have Turbinemaskineri i Stedet. Lord Kysant begyndte at omlægge Royal Mails Politik til Diesel, og byggede en Række Skibe. Men nu, skriver Norges Handels- og Sjøfartstidende, finder hans Efterfølger — Lord Essendon — at Diesel er for dyrt, og gaar tilbage til Dampturbinen, inkluderende sidste type af Johnsons water-tube Kedler. Udstyret for Oliefyring bygges ved Wallsend Slipway, medens Turbinerne skal leveres af Parsons, Newcastle.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,3 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluselærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Dugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjet fulde Netto-dragtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørages af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperoner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyltefade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Partøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilæger ved Toldboden.

KJØBENHAVN

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

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Partøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Partøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Igeoo 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

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Partøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Partøjer og større Partsladningspartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Alfale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lødning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Partøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Partøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Partøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Partøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrlinien »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Alfale. 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 Bjergulagsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre. Sejsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Partøjer 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. Losn. og Lastn. besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjelpe af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køllingsplads, Ophalingsbedding for mindre Partøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre. Sejlskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingeoo 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 Lastningsomkost. efter moderat Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nye Kaptajner i D. F. D. S.

I Det Forenede Dampskibsselskab er der i disse Dage udnævnt en Del nye Kaptajner. Tidligere Styrmand i Dampskibet »Aalborghus«, C. C. Rasmussen, har overtaget Damperen »Olaf« i Fart paa Vestengland; Styrmand M. F. Clausen fra Dp. »Cimbria« er blevet Fører af »Yrsa« i Fart Aarhus-Hamburg; Styrmand i Middelhavsarten H. A. Thornung har overtaget Dp. »Saga«, og Styrmand i Eksportbaadene, A. C. Jensen, er blevet Fører af Dp. »Kentucky« i Fart paa Ruten København-Montreal.

En haardfør Skipper

Under Losning af en tysk Kuf »Greta« i Nykøbing Havn skete der i Fredags en Ulykke, idet Skipper Claus Jark fik venstre Laarben knust mellem en nedstyrtende Bjælke og Styrehuset. Det var imidlertid en sejt Mand, Ulykken havde ramt. Han lagde sig roligt ned paa Dækket og røg af sin Pipe, medens han ventede paa Lægen, og selv under Lægens Arbejde med at anlægge en foreløbig Forbinding gav Skipperen ikke et Kny fra sig.

Først da han blev lagt ind i Ambulancen, stak han Piben i Lommen, idet han paa Plattysk sagde: »Her maa jeg vel ikke ryge«.

SKIBSTRAFIKEN PAA AARHUS HAVN

Indgaaede Skibe i de forløbne 14 Dage

- m.s. *Delos* af Skellinge fra Hernøsand med Trælast.
 4m. Sk. *Koit* af Tallinn fra Kotka med Trælast.
 s.s. *Agne* af Helsingfors fra England med Kul.
 s.s. *Vega* af Helsingfors, indladet Olie og Soyaskraa til Finland.
 m.s. *Gotland* af Gøteborg, indladet Olie til Middelhavet.
 s.s. *Petrolea* af Nyborg fra Nyborg med Benzin.
 m.s. *Malaya* af København, 5512 Netto Ton, fra Øst-Asien med Soyabønner.
 m.s. *Erik* af Stege fra Saksøbing med Sukker.
 s.s. *Kejserinde Dagmar* af København fra England med Kul.
 m.s. *Hammaren* af Gøteborg, 1,781 Netto Tons, fra Gøteborg med Palmekerner.
 s.s. *Sursum Corda* af Genua, 3,520 Netto Ton, fra Argentina med Majs.
 s.s. *Patria* af Helsingfors, indladet Olie og Soyaskraa til Finland.
 s.s. *Bro* af Haugesund, indladet Olie.
 s.s. *Nora* af Pärnu, indladet Olie.
 s.s. *Henriette* af Nakskov fra Saksøbing med Sukker.
 s.s. *Königsan* af Hamburg fra England med Kul.
 s.s. *Runa* af Glasgow fra England med Kul.
 s.s. *Quersee* af Hamburg fra Nordenham med Koks.
 s.s. *Margrethe* af København fra London med Palmekerner.
 s.s. *Swava* af København fra Antwerpen med Stykgods.
 s.s. *Mira* af Helsingfors, indladet Olie og Soyaskraa til Finland.
 s.s. *Feddy* af København fra Glasgow med Koks.
 s.s. *Juliane* af Fano fra England med Kul.
 s.s. *Poul Møller* af København fra Saksøbing med Sukker.
 s.s. *Greta* af Gefle fra Skaksøbing med Sukker.
 s.s. *Nereus* af Amsterdam, lossen og ladet Stykgods, Olie og Soyaskraa fra Amsterdam.
 s.s. *Varjo* af Stockholm fra Stocka med Papirmasse.
 s.s. *C. A. Benck* af Helsingborg fra England med Kul.
 s.s. *Thyra*, s.s. *Flora*, s.s. *Rhone* og s.s. *Rota*, indladet Landbrugsprodukter.
- I September Maaned er ialt indgaaet 612 Skibe, tilsammen 148,660 Netto Reg. Tons.

BEKENDTGØRELSE

Skibe til Ophugning

2 udrangerede Undervandsbaade er til Salg til Ophugning her i Landet. Oplysninger og Betingelser faas ved Henvendelse til Søværnets Intendantur i Tiden fra den 10.—20. Oktober d. A. mellem Kl. 10—14, i hvilken Tid Fremvisning af Baadene tillige finder Sted.

Søværnets Intendantur.

Holmen, den 5. Oktober 1933.

52,000 Tons Rug til Whisky

Syb Baade er i den sidste Tid blevet sluttet for at fragte 52,000 Tons Rug til amerikanske Destillors. Fire Baade med 20,000 Tons gaar fra Donau, medens tre Baade med 8,000 Tons sejler fra Danzig.

»I. C. la Cour« solgt til Ophugning

Det Forenede Dampskibs-Selskab har solgt Damperen »I. C. la Cour« til Hughes Bolcows Shipbreaking Company i Blyth — det samme Værft som fornylig købte »Oscar II«. »I. C. la Cour« er bygget 1901 ved Helsingør Skibsværft og er paa 1,635 Brutto Tons. Skibet, der er kendt fra de mange Aar, det sejlede paa Esbjerg-Parkeston Ruten, har i længere Tid været oplagt i Esbjerg Havn. Paa Fredag gaar »I. C. la Cour« for egen Maskine og med dansk Besætning ud paa sin sidste Rejse over Nord-søen for at blive alleveret til Værftet i Blyth.

Opfinder, Sømand og Martyr

Ingenior Joh. P. Sørensen, som fornylig og højt *post festum* blev hædret med Dannebrogsoordenens Ridderkors for hans unge Dages Indsats med traadløse Eksperimenter, har i sin Tilværelse været ude for andre Martyrier. I sin Bog »30 Aar paa Søen« skriver han i et Afsnit om Shanghai, som han kom til efter 152 Dages Rejse:

»Den næste Morgen kom der Post om Bord. Kaptajnen havde været paa Konsulatet. Disse Postdage var for mig de tungeste af alle; der var Breve til hele Besætningen, kun ikke til mig, naturligvis heller ikke til de to Kinesere, Kokken og Boyen. Saa kunde jeg, medens de andre sad og læste Breve hjemme fra, sætte mig i en Krog eller gaa ind og gemme mig i min Køje, trække Tæppet op over Hovedet og gaa bort i stille Fortvivlelse over at være saa ene og glemt af alle. Jeg skrev hjem. Jeg sendte Penge hjem, men i de 10 Aar, jeg var borte, fik jeg kun 2 eller 3 Breve, hvoraf det ene var over 2 Aar gammelt, da jeg fik det.

Ingen kan danne sig noget Begreb om den Sorg, en saadan ung Mand dojer ved at føle sig saa ene og forladt.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. 10. 33

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,00
NEWYORK.....	478,25	AMSTERDAM.....	293,50
BERLIN.....	172,50	STOCKHOLM.....	115,70
PARIS.....	28,55	OSLO.....	112,75
ANTWERPEN.....	101,25	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	141,00	PRAG.....	21,70
ROM.....	38,30		

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsredereforening
 Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld
 Danske Sejlskibsredere Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: »KNUDSEN«

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
 ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

POSITIONSLISTE FOR STEAM-SHIPS, MOTOR-SHIPS OG MOTOR-TANKS

PR. 10. OKTOBER 1933

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Eriksen, ank. Danzig 2.10.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Leningrad 8.10.
 m.t. *Aase Mærsk*, pass. Panama 18.9.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Guardafui 9.10. p. R. t. Suez.
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Leningrad 30.9.
 s.s. *Alabama*, afg. Buenos Aires forv. 11.10. til Antwerpen.
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Malaga forv. 10.10. til Cadiz.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Colombo 10.10.
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. Norfolk 8.10. til St. Pierre.
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Seattle 3.10.
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Las Palmas 26.9.
 m.t. *Anna Mærsk*, pass. Panama 24.9.
 m.s. *Annam*, ank. Nakskov 23.9.
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Buenos Aires 27.9. til Antwerpen.
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Boston 3.10.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 23.9. til Buenos Aires.
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Stollmünde forv. 11.10. til Bristol.
 m.s. *Asia*, Kolls, pass. Mauritius 7.10. p. R. t. Cuba.
 s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Køge 6.10.
 m.s. *Astoria*, Norregaard, ank. Sydney N.S.W. 1.10.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Limasol 7.10.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Matanzas 30.9.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
 m.t. *Bente Mærsk*, ank. Kontinentet 22.9.
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 11.10. til Vestnorge.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Archangel 23.9.
 s.s. *Birgit*, Nielsen, afg. Stockholm 9.10. til Danzig.
 s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Kbhvn. 8.10. p. R. t. Ghent.
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 8.9.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 5.10.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Sjijutsund 7.10.
 s.s. *Bothal*, Spelmann, afg. Danzig 1.10.
 s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Madeira 5.10. til Kbhvn.
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Valparaiso 30.9.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 7.10.
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Antwerpen forv. 10.10. til Kbhvn.
 s.s. *Brønsund*, Hansen, ank. Cardenas 16.9.
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. forv. 18.10. til Danzig.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, afg. Gøteborg 6.10. til Buenos Aires.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Rotterdam 29.9.
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Tunis forv. 17.10. til Catania.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Filadelfia 28.9.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 30.9. til Suez.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Panama Kanalen 6.10. p. R. t. New York.
 s.s. *Cimbria*, Krogh, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Dublin 7.10.
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Grays Harbour 21.9.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. New York 23.9.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Middlesbrough 5.10.

D

s.s. *Dagmar*, Rosenhoj, afg. Kbhvn. 14.10. til London.
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Dakar 8.10.
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Kbhvn. 7.10.
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Kbhvn. 1.10.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Kobe 9.10. til Moji.
 s.s. *Dansborg*, ank. Calais 29.9.
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Halden 30.9. til Portland.
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 10.10. til Kbhvn.
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 14.10. til Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 13.10. til Leith.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 17.10. til Middelhavet.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Mezen 20.9.

s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Kbhvn. forv. 13.10. til Antwerpen.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.
 s.s. *Elie*, afg. Gdynia 10.10. til Harstad.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Dungeness 2.10.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Porsgrund 4.10.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Buenos Aires 19.9.
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Elsborg*, ank. Hull 17.9.
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Antwerpen 7.10.
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Rotterdam 6.10.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Archangel 30.9.
 m.s. *Europa*, Dahl, pass. Panama Canal 9.10. p. R. t. Los Angeles Harbour.

F

s.s. *Fa'len*, Jønson, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Archangel 2.10.
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, pass. Perim 8.10. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Almeria 30.9.
 s.s. *Fredensborg*, pass. Lodingen 2.10.
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 7.10. til Oslo.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Onega 20.9.
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frøde*, Pedersen, afg. New York 30.9. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 14.10. til Antwerpen.
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Hull 25.9.
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Newcastle 29.9.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Termini 2.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Baltimore 3.10.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Norfolk V. 3.10. til New Orleans.
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Carljohansværn 3.10.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Hull 27.9.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Huelva 27.9.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Swansea forv. 11.10. til København.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 13.10. til Newcastle.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Leith 4.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 9.10. til Manchester.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester forv. 10.10. til Liverpool.
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 13.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Leningrad 3.10.

I

m.s. *India*, Kruse, ank. Cuba 10.10.
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Montreal 3.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Santa Cruz 22.9.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers ank. Archangel 5.10.
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Porsgrunn 30.9.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Akurerpi 10.10. til Reykjavik.

J

s.s. *Jacob Mærsk*, afg. West Hartlepool 2.10.
 s.s. *Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 8.10. p. R. t. Liverpool.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Beaumont 20.9.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Port Said 9.10.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Leith 30.9.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Bristol 3.10.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 30.9.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Cardiff 5.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig forv. 14.10. til København.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Panama 3.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 1.10.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 13.10. til Warrington.

s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.
s.s. *Kosciuszko*, Borkowski, afg. Halifax 4.10. eastb.

L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Kbhvn. 7.10.
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Garston 23.9.
m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 2.10.
s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Hull 16.9.
s.s. *Lica Mærsk*, pass. Panama 15.9.
s.s. *Lifstand*, Hartmann, afg. Onega 1.10.
s.s. *Lilleborg*, ank. Rouen 1.10.
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *London*, Hansen, ank. Bordeaux 8.10.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 11.10. til Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Trapani 5.10. til Koperrik.
s.s. *Maine*, Hansen, ank. Montreal 2.10.
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Oslo 8.10.
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Aalborg 7.10.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunkirk 1.10.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 12.10. til København.
s.s. *Maria Toft*, ank. Murmansk 7.10.
m.l. *Marie Mærsk*, pass. Skagen 20.9. vestg.
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Korda 22.9.
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Cardiff 3.10.
m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Genoa 7.10. til London.
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Oran forv. 11.10. til Algier.
s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Gdynia 4.10.
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Madeira 1.10. til Kbhvn.
m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Panama 2.10.
s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
m.s. *Niel Mærsk*, ank. Hongkong 1.10.
s.s. *Nordborg*, ank. Onega 23.9.
s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. Leningrad 4.10.
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Limni 8.10.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Garston forv. 13.10. til Antwerpen.
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Grimsby 30.9.
m.s. *Olympia*, Røder, pass. Azores 3.10.
m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Rosario 7.10.

P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Mauritius 4.10. p. R. t. Rangoon.
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 7.10.
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
m.s. *Peru*, Sørensen, pass. St. Paul 4.10. p. R. t. Sydney.
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Kobe 1.10.
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 1.10.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Memel 6.10.
s.s. *Pulaski*, ank. Gdynia 18.9.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 16.10. til Odense.
s.s. *Rita*, Willarsen, Aalborg-Hamborg Ruten.
s.s. *Rita Mærsk*, pass. Hammershus 4.10. østg.
s.s. *Rosenborg*, ank. Kemi 1.10.
s.s. *Robert Mærsk*, afg. Leningrad 24.9.
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 10.10. til København.

S

s.s. *Saga*, Thorning, afg. Bergen 9.10.
m.s. *Sally Mærsk*, ank. Vancouver 4.10.
s.s. *Samsø*, Larsen, ank. Rønne 7.10.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 16.10.
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux forv. 6.10. til La Pallice.
s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Boston 4.10.
m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cape Amber 7.10. p. R. t. Madras.
s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Silkeborg*, ank. Soroka 3.10.

BRUG  **KUN**

Hempels **Skibsfarver**

INDENBORDS **UDENBORDS**

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Malaga 6.10.
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 14.10. til Gdynia.
s.s. *Skodsborg*, ank. Archangel 24.9.
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag forv. 9.10. til Kbhvn.
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Antwerpen 29.9.
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Lissabon 9.10.
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Archangel 19.9.
s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 11.10. til Aarhus.
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 27.9.
s.s. *Stegelborg*, afg. Rotterdam 3.10.
m.s. *Stjerneborg*, ank. Pukow 30.9.
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 4.10.
s.s. *Susan Mærsk*, afg. New York 27.9.
s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Tolkis 4.10. til Montreal.
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 7.10. til Birkenhead.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Skagen forv. 13.10. til Antwerpen.
s.s. *Søborg*, ank. Onega 26.9.
s.s. *Sønderjylland*, Clausen, Kbhvn.-Sønderborg-Aabenraa-Haderslev Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Aalborg 10.10. til Nr. Sundby.
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 21.9.
s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Rotterdam 9.1. til Kbhvn.
s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 16.10. til Odense.
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Riga forv. 13.10. til Kbhvn.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Catania forv. 12.10. til Messina.
m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, ank. Nakskov 30.9.
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Sousse 30.9.
s.s. *Trio*, afg. Granton 9.10.
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 10.10. til Casablanca.
s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 13.10. til Kbhvn.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 6.10. til New York.
s.s. *Uranienborg*, ank. Charleston 2.10.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 17.10.
s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Sarpsborg 3.10.
s.s. *Viborg*, ank. Onega 1.10.
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Auckland 4.10.
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Randers 13.10.
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Rio 29.9. til Kbhvn.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 7.10.

Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clausen, Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Onega 29.9.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 9. OKTOBER 1933

3/m *Sk. Galathea*, Nielsen, ank. Cadix 2.10.
3/m *Sk. Nathalia*, Rasmussen, pass. Lizard 5.10. p. R. t. Burgeo (Newfdl.)
m/Sk. *Paz*, Groth, ank. Kbhvn. 5.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610
samt paa alle Postkontorer



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

STEVEDORE

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

Aalborg

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

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

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491 & 13370

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

DAMPSKIBSSELSKABERNE „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter



JENS WITH

Skibsproviantering Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 & Øbro 6846

REDERI- & HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

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 13779.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSENGFORS (Finland)

Filtalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

O/Y HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

ULEABORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association

Spansk Vicekonsulat

A/B. 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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den .11 Oktober 1933.

Nr. 41.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs 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.

2350. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Fyr nedlægges.
(U. f. s. Nr. 40/2547. Stockholm 1933.)
Nedennævnte Fyr nedlægges permanent uden nærmere Bekendtgørelse fra den 15. Oktober d. A.:
Saltsjöbadsbryggan c. $56^{\circ} 10'_{,2}$ N. $15^{\circ} 36'_{,3}$ E. *Vämöbryggan*. *Hästö södra*. *Hästö östra*. *Lyckebyå*.
(E. f. S. Nr. 39/2267 1933.)
2351. Sverige E.-Kyst. Oxelösund SW. Håldämman. Fast Sømærke ødelagt.
(U. f. s. Nr. 40/2545. Stockholm 1933.)
Det sorte, faste Sømærke med Trekant med Spidsen opad paa c. $58^{\circ} 37'_{,0}$ N. $17^{\circ} 04'_{,4}$ E., paa *Håldämman*, er ødelagt. Et nyt Sømærke vil blive rejst, saa snart Omstændighederne tillader det.
2352. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Havn. Bedding afmærket.
(U. f. s. Nr. 40/2612. Stockholm 1933.)
Som Afmærkning for Yderenden af en Bedding ved *Gävleåns* S.-lige Kaj, umiddelbart W. for *Baggarevarvet*, er udlagt 2 Stager, den E.-lige paa c. $60^{\circ} 40'_{,8}$ N. $17^{\circ} 10'_{,4}$ E. og den W.-lige paa c. $60^{\circ} 40'_{,8}$ N. $17^{\circ} 10'_{,35}$ E.
2353. (T). Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(U. f. S. Nr. 27/675. Helsingfors 1933.)
Taagesignalet i Fyrskibet *Storkallegrund* paa c. $62^{\circ} 40'$ N. $22^{\circ} 39'$ E. er for Tiden ude af Virksomhed.
2354. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Råfsö. Kaijakari Baake genopført.
(U. f. s. Nr. 27/672. Helsingfors 1933.)
Kaijakari Baake, en hvidmalet Jernkonstruktion, hvis øverste Halvdel er beklædt med hvidmalede Brædder, er atter opført. $61^{\circ} 36' 50''$ N. $21^{\circ} 21' 54''$ E.
(E. f. S. Nr. 40/2338 1932.)

- 2355. Finland. Bottniske Bugt. Uusikaupunki. Isokari (Enskär). Fyrtaarn ommalet.**
(U. f. s. Nr. 27/671. Helsingfors 1933.)
De røde, vandrette Bælter paa *Isokari (Enskär)* Fyrtaarn paa $60^{\circ} 43' 03''$ N. $21^{\circ} 00' 40''$ E. er nu malet sorte.
(E. f. S. Nr. 35/2078 1933.)
- 2356. Finland. Bottniske Bugt. Lypertö—Isokari (Enskär). Hamnskär. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 27/673 og 27/674. Helsingfors 1933.)
1. Den rød- og hvidmalede Spirtønde med rødt Tværtræ paa $60^{\circ} 40' 25''$ N. $21^{\circ} 07' 48''$ E. er inddraget.
2. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa $60^{\circ} 40' 22''$ N. $21^{\circ} 07' 50''$ E.
- 2357. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Rönnskär nedre Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 27/668. Helsingfors 1933.)
Rönnskär nedre Fyr paa c. $60^{\circ} 07',7$ N. $24^{\circ} 55',2$ E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 3^s . til at vise hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 276.)
- 2358. Finland. Finske Bugt. Kalbådgrund Fyrskib genudlagt. Oplysning om Fyrskib.**
(U. f. s. Nr. 27/669 og 27/684. Helsingfors 1933.)
Kalbådgrund Fyrskib paa c. $59^{\circ} 58' N. 25^{\circ} 36' E.$ er atter udlagt paa Station. Fyrskibet, der tidligere havde Ballon paa Toppen af Agtermasten, har nu kun en lille Agtermast uden Ballon.
(E. f. S. Nr. 39/2275 1933. Kort Nr. 276)
- 2359. Estland. Moon Sund. Hapsal Bugt. Hapsal Havn Ledefyr. Oplysning om Ledefyrlinio.**
(N. t. M. Nr. 9/40. Reval 1933.)
Hapsal Havn Ledefyr er nu overet i Pejling $74\frac{3}{4}^{\circ}$. c. $58^{\circ} 57',6$ N. $23^{\circ} 30',6$ E.
- 2360. Estland. Riga Bugt. Pernov Bugt. Manijalaid Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 9/39. Reval 1933.)
Manijalaid Fyr paa c. $58^{\circ} 12',3$ N. $24^{\circ} 06' E.$ er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s . Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra $229\frac{1}{2}^{\circ}$ til 257° . 6. Rødt i Pejl. fra 11° til 75° .
2. Hvidt i — - 257° - $266\frac{1}{2}^{\circ}$. 7. Grønt i — - 75° - 102° .
3. Rødt i — - $266\frac{1}{2}^{\circ}$ - 310° . 8. Hvidt i — - 102° - $125\frac{1}{2}^{\circ}$.
4. Grønt i — - 310° - $338\frac{1}{2}^{\circ}$. 9. Rødt i — - $125\frac{1}{2}^{\circ}$ - 154° .
5. Hvidt i — - $338\frac{1}{2}^{\circ}$ - 11° . 10. Hvidt i — - 154° - $229\frac{1}{2}^{\circ}$.
(E. f. S. Nr. 37/2177 og 37/2178 1933. Kort Nr. 268.)
- 2361. (P). Estland. Ösel NW.-Pynt. Kiipsaar Fyr tændes. Hundva Fyr nedlægges.**
(N. t. M. Nr. 9/37 og 9/38. Reval 1933.)
Den 1. November d. A. sker nedennævnte Forandringer i Fyrbelysningen uden nærmere Meddelelser:
1. Paa *Kiipsaar* Pynt paa c. $58^{\circ} 29',6$ N. $21^{\circ} 50',4$ E. tændes et nyt Fyr, *Kiipsaar* Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 16^s , Blink $0,4^s$, Mørke $0,6^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $0,6^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $0,6^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $12,6^s$. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 12 Sm. Et 25 m højt, rundt, sort og hvidt, vandret stribet Taarn. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.
2. *Hundva* Fyr paa c. $58^{\circ} 31' N. 21^{\circ} 55' E.$ nedlægges, men Fyrbaaken forbliver staaende som Dagmærke.
(E. f. S. Nr. 37/2179 1933. Kort Nr. 268.)

- 2362. Tyskland. Greifswalder Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning inddraget.**
(N. f. S. Nr. 40/3603. Berlin 1933.)
Den hvide Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Bank S.*, der midlertidig har været udlagt paa c. $54^{\circ} 05'_{,7}$ N. $13^{\circ} 58'_{,2}$ E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 20/1233 1933.)
- 2363. Tyskland. Greifswalder Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidig Afmærkning inddraget.**
(N. f. S. Nr. 40/3603. Berlin 1933.)
Den hvide Spirtønde med N.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Brücke N.*, der midlertidig har været udlagt paa c. $54^{\circ} 05'_{,3}$ N. $13^{\circ} 55'_{,9}$ E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 20/1234 1933.)
- 2364. Tyskland. Greifswalder Oie E. t. N. Midlertidig Tønde inddraget.**
(N. f. S. Nr. 40/3604. Berlin 1933.)
Den hvide Baaketønde med E.-Topbetegnelse og mærket *Greifswalder Oie-Ost*, og som midlertidig har været udlagt paa c. $54^{\circ} 15'_{,3}$ N. $13^{\circ} 56'_{,8}$ E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 23/1426 1933.)
- 2365. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Quitzlas. Afmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 40/3604. Berlin 1933.)
Den hvide Lys- og Klokketønde *Quitzlas-O.* paa c. $54^{\circ} 23'_{,6}$ N. $13^{\circ} 43'_{,2}$ E. er ombyttet med en hvid Baaketønde med E.-Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 23/1427 1933.)
- 2366. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer. Taagesignaler forandret.**
(N. f. S. Nr. 40/3605. Berlin 1933.)
Ved *Stubbenkammer* paa c. $54^{\circ} 34'$ N. $13^{\circ} 39'_{,1}$ E. er Radiofyret, Undervands-taagesignalet og Lufttaagesignalet forandret som følger:
- a. Radiofyret. Bølgelængde: 306 kp (980 m). Tonehøjde: 423.
- | | |
|--------------------------------------------------------------------|---------|
| Bogstaverne SR 3 Gange | 14,0 s. |
| Pause | 1,3 s. |
| 14 Streger hver af 1 ^s . Varighed med en mellemliggende | |
| Pause af 0,3 ^s . | 17,9 s. |
| Pause | 0,3 s. |
| en lang Streg | 6,5 s. |
| Pause | 1,1 s. |
| Bogstaverne SR 2 Gange | 8,9 s. |
| Pause | 10,0 s. |
| | 1 m. |
| Gentagelse af ovenstaaende Signal | 1 m. |
| Hele Signalets Varighed | 2 m. |
| Pause | 4 m. |
| Periode | 6 m. |
- Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet ved det 4^m, 10^m, 16^m, 22^m. o. s. v. af hver Time.
- I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver Time ved det 40^m og det 46^m.
- b. Undervandstaagesignal.
- Bogstaverne SR 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 3^s, Pause 1^s, Tone 1^s, Pause 45^s.
- c. Lufttaagesignal.
- Hvis Sirenen kommer i Uorden afgives Lufttaagesignalet med elektrisk Membransender, Tonehøje 525, som følger: Tone 3^s, Pause 4^s, Tone 3^s, Pause 20^s.
- Undervandstaagesignalet sætter ind efter den sidste Prik af det sidste Bogstav i Bogstavgruppen givet 3 Gange i Begyndelsen af Radiosignalet, d. v. s. 14^s. og 1^m. 14^s. efter Begyndelsen af Radiosignalet, og gives fortløbende hver 1^m. ogsaa i Pausen mellem to Radiosignaler.
- I klart Vejr afgives Radiosignalet uden Forbindelse med Undervandstaagesignalet.
(E. f. S. Nr. 14/835 1933. Danske Lods, Side 442.)
(Se Tillæg.)

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

- 2367. Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 40/2614. Stockholm 1933.)
Fyrskibet *Malmö redd* paa c. 55° 38' N. 12° 57' E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 36/2135 1933.)
- 2368. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø E. Stenør Grund E. Sømærke, inddraget.**
Den hvide Stage paa c. 54° 59',₀ N. 11° 55',₇ E., ved E.-Siden af 0,6 m Grunden *Stenør*, er permanent inddraget.
(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 527. Søm.-Fort. Side 80, Nr. 27.)
- 2369. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Lindholm Grund W. Lystønde genudlagt.**
Lystønden *Lindholm Grund W.* paa 55° 17' (27") N. 10° 48' (46") E. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 30/1821 1933.)
- 2370. (P). Danmark. Store-Bælt. Langeland NW.-Kyst. Lohals Vinkelfyr forandres.**
Den 15. November d. A. eller snarest derefter sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen ved *Lohals*:
1. Det nuværende Vinkelfyr paa Havnens S.-Moles Hoved nedlægges.
2. Paa Havnens S.-Mole, c. 60 m E. for Molehovedet, tændes paa 55° 08' (06") N. 10° 54' (22") E. et nyt Vinkelfyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 8^s, Lys c. 6^s, Mørke c. 2^s. Flammens Højde: c. 8 m. Synsvidde: c. 10,₅ Sm. Lysevne: c. 15,₅ Sm for hvidt, c. 12,₆ Sm for rødt og c. 10,₈ Sm for grønt Lys. Et 9 m højt, hvidt, firkantet Taarn. Lysvinklerne bliver uforandret.
(Kort Nr. 290, 221, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 325. Fyr-Fort. Nr. 359.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2371. Danmark. Limfjorden. Vaar Enge Baaker flyttet.**
Vaar Enge Baaker, 2 sorte Pæle med Trekanter, er flyttet 47 m i Baakelinien Retning 87°, saaledes at Pladserne for Baakerne nu er følgende: E.-lige Baake: 57° 00' 59",₇ N. 9° 25' 30",₇ E. W.-lige Baake: 57° 00' 59",₂ N. 9° 25' 09",₃ E.
(Kort Nr. 271 og 259.)
- 2372. Danmark. Limfjorden. Livø Bredning. Fur NW. Sømærke forandret.**
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Fur-NW.*, paa 56° 50' (47") N. 8° 57' (20") E., ved NW.-Enden af Landgrunden, er forandret og har nu 2 opadvendte Koste.
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 461. Søm.-Fort. Side 62, Nr. 30.)
- 2373. Danmark. Limfjorden. Glyngøre Dampfærgehavn. Taagesignal forandret.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/2022 1933 meddeles, at Taagesignalet med Sirene paa det N.-lige Brohoved paa 56° 45' (53") N. 8° 52' (10") E. er forandret til To-Stød hver 30^s, Stød 6^s, Pause 3^s, Stød 6^s, Pause 15^s.
(E. f. S. Nr. 34/2022 1933. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 458. Havnelods, Side 64. Fyr-Fort. Nr. 535.)

2374. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel.

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

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaaende end 4,3 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

(E. f. S. Nr. 36/2140 1933.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2375. Norge. Sør—Trøndelag. Kyaholen. Kya SE. Båer.

(E. f. S. Nr. 9/701. Oslo 1933.)

1. En Båe med 7 m Vand er fundet paa $63^{\circ} 46' 10''$ N. $8^{\circ} 20' 13''$ E., 1000 m 117° fra *Kya Fyr*.

2. En Båe med 9 m Vand er fundet paa $63^{\circ} 46' 10''$ N. $8^{\circ} 20' 09''$ E., 950 m 119° fra *Kya Fyr*.

2376. Norge. Møre. Edøyfjorden. Imarsund. Oplysning om Grund.

(E. f. S. Nr. 9/699. Oslo 1933.)

Grunden med c. 3 m Vand, der var rapporteret at ligge omtrent midt i *Imarsund*, W. for *Jørgenøy*, er blevet nærmere undersøgt. En mindste Dybde paa 1,5 m er fundet paa $63^{\circ} 13' 43''$ N. $8^{\circ} 14' 40''$ E., 180 m 216° fra Jernstangen NW. for *Jørgenøy*. Grunden er langstrakt i Retningen N.—S. — Seksmeterkurven gaar c. 80 m N. for og c. 120 m S. for ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 46/2469 1931.)

2377. Norge. Møre. Kristiansund W. Kjønviken. Dybde paa Båe.

(E. f. S. Nr. 9/698. Oslo 1933.)

Ved en nærmere Undersøgelse af 3,7 m Båen paa $63^{\circ} 07' 03''$ N. $7^{\circ} 41' 50''$ E., 1375 m 74° fra *Stavenes Fyr*, er mindste Dybde paa Båen fundet at være kun 1,8 m ved Lavvande.

(E. f. S. Nr. 32/1532 1932.)

2378. Danmark. Tyborøn Redningsstation. Motorredningsbaad.

Redningsstationen *Tyborøn* paa c. $56^{\circ} 41',9$ N. $8^{\circ} 12',3$ E. er blevet forsynet med en Motorredningsbaad.

(Danske Lods, Side 69 og 111.)

2379. Danmark. Hvide Sande Kanal. Oplysning om Lods.

Ved *Hvide Sande Kanal* er stationeret en fast Hjælpelods med Bolig paa Indløbets N.-lige Side. Hjælpelodsen lodser over Strækningen mellem Søen og *Ringkøbing Havn*.

c. $56^{\circ} 00'$ N. $8^{\circ} 07'$ E.

(Kort Nr. 255 og 264. Danske Lods, Side 54 og 108. Havnelods, Side 87 og 154).

2380. (T). Tyskland. Fms. Osterøms. Afmærkning midlertidig forandret.

(N. f. S. Nr. 40/3616. Berlin 1933.)

Den røde Spirtønde „OF“ paa $53^{\circ} 39' 02''$ N. $6^{\circ} 44' 49''$ E. er midlertidig ombyttet med en rød Lystønde mærket „OF“, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s, Blink 1^s, Mørke 1,5^s, Blink 1^s, Mørke 1,5^s, Blink 1^s, Mørke 6^s.

2381. Holland. Vinterafmærkning.

(B. a. Z. Nr. 232/2478. 's-Gravenhage 1933.)

Omskiftning af Sommerafmærkning til Vinterafmærkning er paabegyndt.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2382. England S.-Kyst. Sandown Bugt. Oplysning om Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1563. London 1933.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 40/2332 1933 meddeles, at det deri omtalte Vrag, der rapporteres at være sunket paa c. 50° 39' N. 1° 07' W., forgæves er eftersøgt. Vraget anses ikke for at være farligt for Sejladsen.

(E. f. S. Nr. 40/2332 1933.)

2383. England S.-Kyst. The Shambles SE. Undervandshindringer og Afmærkning genudlagt.

(N. t. M. Nr. 1542. London 1933.)

Undervandshindringerne samt de to røde Stumptønder, som afmærker dem, paa c. 50° 30' N. 2° 21' W. er genudlagt.

(E. f. S. Nr. 14/852 1933.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**2384. Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sound. Horn Island Pass. Lystønde udlagt. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1522. London 1933.)

1. En sort Lystønde *No. 1*, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s, er udlagt paa c. 30° 12' N. 88° 31' W., 2,4 Sm 234° fra *Horn Island Pass Fyr*.

2. Den sort- og hvidmalede Tønde, der i Kortet er angivet at ligge tæt SE. for (1), er permanent inddraget.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2385. Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Port Elizabeth. Humewood Ledefyr atter tændt.**

(N. f. S. Nr. 39/3561. Berlin 1933.)

Humewood Ledefyr paa c. 33° 59' S. 25° 39' E. er atter tændt. Bagfyret er flyttet c. 110 m i Retningen 285°. Fyrenc overet i Pejling 195° leder c. 0,5 Sm fri E. om E.-Enden af Bølgebryderen.

(E. f. S. Nr. 18/1118 1933.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**2386. Singapore Anduvning. Pulo Brala (Tenggol). Oplysning om Fyr. Ø's Plads.**

(N. t. M. Nr. 1532. London 1933.)

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/1999 1933 meddeles, at Flammens Højde i det nye Gruppe-Blinkfyret paa c. 4° 50' N. 103° 42' E. er 69 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra 154° gennem S. til 18°. Øen, hvorpaa Fyret er anbragt, hedder *Pulo Tenggol*.2. Den lille Ø S. for *Pulo Tenggol* ligger 2,1 Sm 178° fra Fyret.

(E. f. S. Nr. 33/1999 1933.)

2387. (T). **Kina. Kiao-chow Bugt. Ta-Chia-ao Fyr og Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**
 (N. t. M. Nr. 1547. London 1933.)
Ta-Chia-ao Fyr paa c. 36° 00' N. 120° 20' E. er for Tiden slukket og Taage-signalet er ude af Virksomhed.
 (E. f. S. Nr. 21/1345 1933.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

2388. **Danmark. Store-Bælt. Langeland NW.-Kyst. Lohals Havn. Havnereglement.**
 Under den 29. September d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Lohals* Havn (c. 55° 08',₁ N. 10° 54',₃ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

- a. Mod Nord og Vest: Havnens nordvestre Ydermole.
 - b. Mod Syd: En ret Linie fra S.-Enden af fornævnte Ydermole til den S. for Færgelejet staaende Duc d'Albe og videre mod E. af en ret Linie gennem Duc d'Alben og det SE.-lige Hjørne af det S. for den søndre Mole paa Pæle opførte Pakhus.
- Havnen bestaar af et enkelt Bassin samt af et Færgeleje ved den udvendige Side af S.-Molen.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1933.

(Havnelods, Side 121.)

2389. **Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejladsen gennem det uddybede Sejlløb i Vejle Fjord.**

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 25. September d. A. udstedt Bekendtgørelse angaaende Tilføjelser til „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927 gældende for Sejlløbet i *Vejle Fjord* paa Strækningen fra den yderste hvide Lystønde paa S.-Siden af den gravede Rende (55° 41' (52") N. 9° 38' (19") E.) til *Vejle* Havn.

I. Paa Strækningen fra *Skyttehus-Molen* (*Haar Odde*) til *Vejle* Havn skal Damp- og Motorskibe gaa med mindsket Fart og ikke over 4 Sømil i Timen.

II. Under Isforhold skal Førerne af Skibe og Fartøjer nøje rette sig efter de af Havnen givne Instruktioner for Sejladsen eller de særlige Bestemmelser, der maatte blive bekendtgjort i „Efterretninger for Søfarende“.

III. Af Hensyn til Baadfarten mellem Løbet og den i *Vejle* Aa beliggende Baadehavn, maa der ikke anbringes faste Fiskeredskaber i en 200 m bred Rende, hvis W.-lige Grænse er en ret Linie, trukket fra E.-Enden af den nordre Faskindæmning ved *Vejle* Aa til den 3die Stage fra Havnen ved Sejlløbets S.-lige Side.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. November 1933.

(Danske Lods, Side 85 og 343, Tillæg Nr. 3, Side 16. Havnelods, Side 11 og 193.)

2390. **Danmark. Lille-Bælt. Vejle Havn. Havnereglement.**

Under den 3. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Vejle* Havn (c. 55° 42',₃ N. 9° 33',₆ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af en ret Linie fra S.-Enden af det NE. for Havnen værende Dækværk til det NE.-ligste Punkt af den søndre Havneplads.

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende: Baadehavnen, Svajebassinets, Havnebassinets.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1933.

(Havnelods, Side 193.)

2391. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia Havn. Havnereglement.

Under den 28. September d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Fredericia Havn* (c. 55° 33',₆ N. 9° 45',₅ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne (Broer)*“ med følgende Tilføjelser:

1. Ethvert Fartøj, som vil afsejle fra Havnen, maa først forvisse sig om, at intet Skib er for indgaaende.

2. I Kastelshavnen har A/S. Fredericia Svovlsyre- og Superfosfatfabrik Fortrinsret til Anlægsplads ved Bolværket fra Havnens vestre Hjørne og 125 m E. efter, naar Selskabet med rimeligt Varsel har meddelt Havnefogden Ankomsttiden for ventede Skibe til dette Bolværk.

3. Ventilering af et Fartøj, der har været benyttet til Transport af brandfarlige Vædsker af Klasse I eller II, og som ikke straks indtager ny Ladning, maa ikke foretages i selve Havnen, medmindre den sker ved Damp.

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 S y d : En ret Linie fra Pynten SE. for Kastelshavnen gennem den SE. for „Det Forenede Olie Kompagni“s E.-ligste Anlægshoved i c. 180 m Afstand derfra udlagte Bøje.

b. Mod V e s t : En ret Linie fra Punktet, hvor „Det Forenede Olie Kompagni“s Bro støder til Land, gennem den W.-ligste Duc d'Albe til Skæringspunktet med ovennævnte Linie.

Havnen bestaar en en Række Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende: Kastelshavnen, Handelshavnen, Fiskerihavnen. Endvidere findes inden for Havnens Omraade dels Statsbanernes Færgehavn, dels to Anlægsbroer for Tankskibe, en W. for Kastelshavnen og en i *Mollebuigten* W. for den egentlige Havn.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1933.

(Havnelods, Side 54.)

2392. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejladsen gennem det uddybede Sejlløb til Roskilde Havn.

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 25. September d. A. bestemt, at Reglen i § 7 a i „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927 ved det til *Roskilde Havn* førende, uddybede Sejlløb over *Køholm* til S.-Kanten af *Eskilsø* ændres derhen, at det udgaaende Skib skal vente paa det indgaaende.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. November 1933.

(Danske Lods, Side 85 og 205, Tillæg Nr. 3, Side 16. Havnelods, Side 11 og 155.)

2393. Danmark. Isefjord. Roskilde Havn. Havnereglement.

Under den 3. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Roskilde Havn* (c. 55° 39',₁ N. 12° 04',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 med følgende Ændring i § 7 a: D e t u d g a a e n d e Skib skal vente paa det indgaaende.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod Ø s t : Østre Moles Yderside indtil Knækket i Mølen og derfra videre som en ret Linie til den E.-ligste af de tæt uden for Havnen liggende 2 Varpetønder.

b. Mod N o r d : En ret Linie mellem de fornævnte 2 Varpetønder.

c. Mod V e s t : En ret Linie fra den W.-ligste af de 2 Varpetønder til Ydersiden af Knækket i Vestre Mole og derfra videre langs Molens Yderside.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1933.

(Havnelods, Side 155.)

2394. Island. Vejrmedlinger pr. Radio.

(A. f. s. Nr. 7/19 Reykjavik 1933.)

Fra den 1. Oktober d. A. er følgende Forandringer indtraadt i Udsendelsen af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Vejrmedlinger. Klokkeslettene er *islandsk* Middeltid.

Vejrtelegrammer fra *Reykjavik* Radiotelegrafstation (TFA) Kl. 0930 og 1900 paa Hverdage, Kl. 1110 og 1900 paa Helligdage. Bølgelængde: 1910,8 m. Endvidere Vejrmeddelelser i Forbindelse med radiotelefoniske Meddelelser til Skibe i Tidsrummet 1. September til 31. Maj, Kl. 0140. Bølgelængde: 1200 m.

Vejrmedlinger fra *Islands* Radiotelefonstation (*Utvarp Reykjavikur*) Kl. 1000, 1500 og 1910 paa Hverdage, Kl. 1040 og 1910 paa Helligdage. Bølgelængde: 1200 m. Kl. 1000 (1040) og 1910 bliver Meddelelserne gentaget paa *Engelsk* og *Tysk*.

Radiotelefoniske Meddelelser til Skibe og Baade, som har Modtager-, men ikke Afsenderapparat, bliver udsendt fra *Reykjavik* Radiotelegrafstation efter Vejrmedlingen Kl. 0140 i Tidsrummet 1. September til 31. Maj. Endvidere fra *Islands* Radiotelefonstation Kl. 1230 efter Vejrmedlingen Kl. 1910 og efter de *islandske* Meddelelser Kl. 2115. Bølgelængde: 1200 m. Meddelelserne sendes paa Senderens Ansvar.

(E. f. S. Nr. 13/817 1933. Islandske Lods, Side 28.)

2395. Norge. Rogaland. Utsira Radiopejlstation atter aabnet for Prøvedrift.

(E. f. S. Nr. 9/777. Oslo 1933.)

Utsira Radiopejlstation paa 59° 18' 11" N. 4° 54' 47" E. er efter endt Ombygning og Justering af Pejlaparatet atter aabnet for Prøvedrift. Pejlingerne foregaar paa 600 m og 800 m.

Det henstilles til Skibsførere at indsende Rapport, naar absolut sikker Kontrol paa Pejlingernes Godhed foreligger. Rapporterne sendes til *Telegrafstyret, Radiokontoret, Oslo*.

(E. f. S. Nr. 49/2649 1931.)

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. 3 to St. Lawrence Pilot.
T	Supplement No. 2 to New Zealand Pilot.
T	Supplement No. 3 to Newfoundland and Labrador Pilot.
R 31	England, South Coast. — Fowey harbour.
R 2631	England, South Coast. — Portsmouth harbour.
R 2831	Gulf of Mexico. — Galveston bay and approaches.
R 3226	Ports and anchorages on the coast of Argentina.
R 3477	England, River Mersey. — Rock light to Runcorn.
R 1809	Africa, East Coast. — Mozambique harbour to Ras Pekawi.
R 1900	Queensland. — Port Curtis.

Tillæg.**I. Østersøen.**

2396. (T). Danmark. Bornholm. Rønne Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 38' E. er for Tiden slukket.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2397. (T). Danmark. Kattegat. Østre Flak Fyrskib E. t. S. Vrag afmærket.

Vraget af Jagten *Lovisa*, hvorfra Masten rager c. 3 m over Vandet, ligger sunket i 13 m Vand paa c. $56^{\circ} 55'_{,5}$ N. $11^{\circ} 18'_{,2}$ E., c. $13\frac{1}{2}$ Sm E. t. S. for *Østre Flak* Fyrskib. En Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt henholdsvis c. 50 m og c. 90 m SW. for Vraget.

2398. Danmark. Limfjorden. Lemvig Indsejlingsrende. Dybde atter normal.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/2023 1933 meddeles, at Dybden i Indsejlingsrenden til *Lemvig* atter er normal. c. $56^{\circ} 35'$ N. $8^{\circ} 19'_{,6}$ E.

(E. f. S. Nr. 34/2023 1933. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 461. Havnelods, Side 118.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' **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.

NEW EDITION

of the **WIRELESS
CHART** of the
WORLD

THIS ENTIRELY
NEW CHART,
published by the
Scandinavian Ship-
ping Gazette, gives
on one handy sheet
the latest particulars
regarding the Radio
Coast Telegraph Sta-
tions of the world.

Price 6/- post-free

Indispensable for
NAVIGATORS,
WIRELESS OPERATORS,
SHIPOWNERS,
TELEGRAPH ADMINISTRATIONS

Order Now from

**SCANDINAVIAN
SHIPPING GAZETTE**
Amaliegade 33 Copenhagen
Denmark

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

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. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

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

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



BRUG

Holzapfel's

Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annaplad 16 Telefon 5801 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 38

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

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

★

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

★

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 43

FREDAG 20. OKTOBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

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

FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK.

FAREMOMENT FOR DANSK SKIBSFART Kravet om Subsidier til engelsk Skibsfart er stadig voksende, skrev vi paa denne Plads sidste Uge. Det vokser vedblivende.

Det førende engelske Dagblad *The Times* bringer daglig Indlæg med stærke Angreb paa andre Nationers Skibsfart og med nye Forslag til Gavn for den britiske Handelsflaade paa Bekostning af den udenlandske. Disse Angreb og Forslag fremsættes af ledende engelske Skibsfartsfolk eller andre, der direkte eller indirekte er interesseret i denne. Det er heller ingen Hemmelighed, at mange Medlemmer af den nuværende engelske Regering er stemt for at udvide Beskyttelses-Politikken til ogsaa at gælde den nationale Skibsfart. Det er vist kun Runciman's Medlemsskab af Regeringen, der endnu har forhindret en drastisk Revision af Ørigets nuværende Søfarts-Politik. Og det vilde ikke være første Gang, at England stivede sine Søfartsinteresser af med Monopoler og Beskyttelse. Historisk set er Englands aabne Dørs Skibsfarts-Politik ikke af overvældende gammel Dato.

Et særligt Faremoment for den danske Skibsfart rummer det stadig tilbagevendende engelske Krav om, at udelukkende engelske Skibe bør anvendes til Transport af Varer købt til engelsk Konsum. Dette Krav varieres med, at denne Transport i alt Fald bør foregaa i Skibe, der tilhører enten Køberens eller Sælgerens Nationalitet. Set med danske Skibsfartøjne vilde et saadant Kravs Gennemførelse være fatalt, da en stor Procentdel af den danske Flaade skylder sin Eksistensberettigelse den Omstændighed, at danske Rederes Dygtighed har sat dem i Stand til at besørge Transporten af andre Landes Varer til andre Nationers Konsumenter.

I de allersidste Dage har den engelske offentlige Mening særlig beskæftiget sig med Transporten af russisk Tømmer til England. Til denne Transport er engelske Skibe kun anvendt i meget ringe Udstrækning. Dette Forhold har længe været en Torn i Øjet paa engelske Redere og engelske Skibsmæglere, og nu fremsættes Krav baade med Adresse til den engelske og til den russiske Regering om at ændre dette Misforhold. Hvis Rusland ønsker at vedblive med at sælge sit Tømmer og andre Varer i England, maa Rusland i det mindste sørge for, at engelske Skibe fortrinsvis benyttes, da der ingen Mening er i, at uvedkommende besørger denne Trafik. Uvedkommende i dette Tilfælde er særlig danske Rederes Skibe, saa dette Krav berører danske Interesser paa en særlig nærgaaende Maade. Man maa i alt Fald haabe, at Rusland vil vende et døvt Øre til dette Forlangende fra engelsk Side — Rusland kompenseres iøvrigt paa anden Maade fra dansk Side, fordi det i saa høj Grad benytter dansk Tonnage til disse Transporter.

OPLÆGNINGERNE STIGER STADIG Dansk Dampskibsrederiforening meddeler os, at dens Medlemmer pr. 17. Oktober havde i Oplægning 31 Skibe svarende til en Bruttotonnage af 72,758 Tons og 102,828 Tons Dødvægt. Altsaa en Stigning paa godt 3,500 Tons i den forløbne Uge.

Selv om Oplægningerne paa det tilsvarende Tidspunkt i Fjor var næsten tre Gange saa store, saa er denne Stigning Uge efter Uge en kedelig Faktor at regne med. Man maa nemlig heller ikke glemme, at godt 30,000 Tons dansk Tonnage er i de sidste Maaneder solgt til Udlandet til Konkurrenter eller til Ophugning. De Forhaabninger, som Skibsfarten med Rette kunde nære til den stigende Verdenshandel, vil forhaabentlig ikke blive knust imod de sidste Dages verdenspolitiske Udvikling. Men egentlig opmuntrende er Situationen ikke.

TELEGRAMMERNE Efter hvad *Scandinavian Shipping Gazette's* franske Korrespondent erfarer, har det internationale Handelskammer i Paris foretaget en indgaende Undersøgelse gennem 345 Firmaer i 18 forskellige Lande i Maanederne April, Maj og Juni om, hvorledes den nye i Madrid vedtagne Telegramkode-Regulation vil virke. Den nye Regulation, der afskaffer Ti-Ords-Koderne og erstatter disse med Fem-Ords-Koderne, træder som bekendt i Kraft den 1. Januar 1934.

Det internationale Handelskammers Investigation er ikke helt tilendebragt. Men nogle af Resultaterne foreligger. Og disse viser, at vore Telegrammer bliver dyrere. For Tysklands Vedkommende viser de mange Stikprøver, der dækker vedkommende Firmaers hele Telegramforbrug, inklusive Ikke-Kode-Telegrammer, at fra Nytaar maa vedkommende Firmaer regne med en 9 Procents Forøgelse af deres Telegramporto.

»Det er næppe sandsynligt,« udtaler Handelskammerets Sekretær, »at havde de Delegerede paa Madrid-Konferencen haft det af os nu tilvebragte Materiale til Raadighed, var den nye Regulation aldrig blevet trumfet igennem paa Trods af vore alvorlige Advarsler«. Man fristes uvilkaarligt til at spørge: Hvorfor sendes der Delegerede til saadanne Konferencer, naar disse ikke i Forvejen har sørget for selv at foretage saadanne Stikprøver i deres eget Distrikt?

LILLE STIGNING Lloyds Register Shipbuildings I Tal pr. 30. September viser en **SKIBSBYGNINGEN** lille Stigning i Verdens Skibsbygning. Den samlede Tonnage under Bygning er 756,752 Tons, eller 24,257 Tons mere end for tre Maaneder siden — den første Fremgang at notere i de sidste 3½ Aar. England er vedblivende Nummer et med 303,762 Tons, derefter kommer Frankrig med 95,838, Japan 85,570, Sverige 71,440, og Danmark 31,970 Tons.

I det sidste Kvartal er søsat 132,310 Tons og paabegyndt 110,772 Tons. England har søsat 42,077 Tons og paabegyndt 39,670 Tons. Sverige henholdsvis 22,400 og 7,940 Tons. Japan henholdsvis 19,505 og 12,100 Tons. Danmark 17,145 Tons Søsætninger og paabegyndt 6,800 Tons.

Et opmuntrende Moment er ogsaa, at mange af de Skibe, hvorpaa man havde standset Bygningen, er denne blevet fortsat i afvigte Kvartal. For Englands Vedkommende alene drejer dette sig om 140,000 Tons.

Der er 22 Oiltankers under Bygning til en samlet Tonnage af 149,064 Tons. Der bygges i Øjeblikket omtrent lige mange Dampere og Dieselskibe — i England flest Dampere, andetsteds flest Motorskibe.

MASKINISTEKSAMEN I ESBJERG

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at Eksamenresultatet ved den nylig afsluttede almindelige Maskinisteksamen i Esbjerg har været følgende:

Der indstillede sig 22 Eksaminander, hvoraf 18 bestod.

DANSK SØULYKKE-STATISTIK FOR 1932

I Følge Ministeriet for Søfart og Fiskeris Oversigt er der i Aaret 1932 indtraadt følgende Forlis af danske Skibe:

15 Sejlskibe med ialt 1,322 Tons Brutto Reg. Tons og 1 Dampere, s.s. »Aggersund«, 2,940 Brutto Reg. Tons, der paa Rejsen fra Grangemouth til Kanada forliste i en Storm i Nord-Atlantehavet. Skibet blev forladt den 28. Februar 1932 i synkefærdig Stand, og Besætningen optoges af m.s. »Blankaholm« af Gøteborg.

Af Strandinger paa danske Kyststrækninger er forekommet følgende:

13 danske og 12 udenlandske Sejlskibe, hvoraf 2 danske Sejlskibe med total Forlis. Der strandede 13 danske og 19 fremmede Dampere.

I de for Aaret 1932 anmeldte Søulykker eller Søskader er der for Danmarks Vedkommende ialt 110 Sejlskibe og 119 Dampere.

AARSBERETNING OVER DANSKE NAVIGATØRERS BIBLIOTEK

AF NAVIGATIONSKOLEBESTYRER TH. P. FUNDER

Danske Navigatorers Bibliotek, der traadte i Virksomhed den 12. Juli 1919 raader nu over en Bogsamling paa 8866 Bind. Grundet paa Statens Inddragning af Tilskudet har Biblioteket ikke kunnet afse det sædvanlige Beløb til Bogkøb, og Bogsamlingen er derfor i Aarets Løb kun forøget med 88 Bind. Udlaanet har udgjort 11,085 Bind mod 10,925 i Fjor, heri ikke medregnet den betydelige Udveksling af Bøger, der finder Sted mellem Skibene i fremmede Havne samt navnlig ved Filialerne i Esbjerg og Korsør. Af Udlaanet var 915 Bind Faglitteratur, omfattende Rejsebeskrivelser, Navigation, Sømandskab, Skibsbygning, Meteorologi og Radiotelegrafi m. m.

Der var i September d. A. 3424 Bind ude mellem Navigatorerne og ved Filialerne i Svendborg, Esbjerg, Marstal, Korsør, Helsingør og New York.

Bibliotekets Hovedsæde er i København, hvor Bibliotekaren fhv. Skibsfører F. F. Carstens leder den daglige Drift under Formandens Tilsyn, medens i Korsør Havnemester Hjorth Jensen, i Helsingør Havnemester M. Andersen, i Marstal Navigationslærer C. G. Ryager, i Esbjerg Forvalter i D. F. D. S. N. H. Thygesen, bistøttet af Styrmænd Thorshøj og i New York Superintendenten ved Skandinavian Amerika Linien's Dok venligst har paataget sig Udlaanet.

Bogsamlingen er forsikret i Forsikringselskabet »National« for 20,000 Kroner.

Bibliotekets Bestyrelse bestaar af Skibsførerne Sv. Prip og V. Thorsen for Københavns Skipperforening, Skibsførerne H. P. Hagelberg og Medlem af Navigations-Eksamenkommissionen C. G. Izard samt som Suppleant Skibsfører H. Neergaard for den almindelige danske Skibsførerforening og Styrmændene H. Bercholt, H. S. Hammer, E. A. Bang og H. J. Christiansen for dansk Styrmændsforening. Formand i Bestyrelsen samt Kasserer er Navigationskolebestyrer Th. P. Funder og Næstformand er H. J. Christiansen.

Biblioteket har i Aarets Løb modtaget Støtte fra Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Dampskibsrederiforening, Skrikes Stiftelse og De nautiske Foreninger.

Biblioteket har med Tak modtaget Bøggaver af Skolebestyrer Teisen, Hr. Bjerring Pedersen, Kaptajnerne Andersen og J. Godtfredsen samt af den alm. danske Skibsførerforening.

Derimod har Biblioteket beklageligvis i Aar maattet savne Undervisningsministeriets Støtte. En Henvendelse til Søfartsministeriet har imidlertid resulteret i, at dette Ministerium har anbefalet, at der atter ydes Biblioteket Støtte, og vi haaber nu paa, at en saadan vil kunne opnaas.

Som det af Regnskabet vil fremgaa modtager Biblioteket sin væsentligste Støtte fra de nautiske Foreninger, der tillige i Navigatorernes Hus har udlejet Lokaler til Biblioteket til en meget ringe Husleje.

For den Støtte Biblioteket har modtaget fra enhver af de ovennævnte Institutioner og Privatpersoner, bringer Bestyrelsen en varm Tak. Det er vort Haab, at Biblioteket stadig maa kunne regne med denne Støtte, saa at det ogsaa i Fremtiden maa blive i Stand til at forsyne Navigatorerne med god, oplysende og fornøjelig Læsning i Lighed med, hvad Folk i Land kan forskaffe sig i Statens og Kommunens Biblioteker, som ikke er tilgængelige for de færende Navigatorer.

„DANSK SØFARTS TIDENDE“S FRAGTBERETNING

København, den 17. Oktober 1933.

Der er ikke megen Forandring i Fragtmarkedet og intet godt, naar lige undtages det hjemgaaende La Plata Marked, hvorfra der har været noget livligere Afræk med Rateforbedringer paa omkring 6d. pr. Ton. Dette alene kan hverken gøre fra eller til, men det er dog bedre end Tilbagegang, og saa snart der er en — selv aldrig saa lille — Fremgang i et Marked, er man tilbøjelig til at se lysere paa det.

De øvrige oversøiske Markeder er nærmest stillestaaende, og i de europæiske Markeder sker der ikke meget, som kan virke opmuntrende. De stadig stærkt varierende Kurser og Varepriser nedsætter Vareudvekslingen i ganske betydelig Grad (for ikke at tale om den enkelte Nations Trang til Selvforsyning), og for at tage nogle Tal: La Plata har til Dato fragtet 2,000,000 Tons mindre end i Fjor. Donau har taget 200,000 Tons mere, medens Sortehavet har et Deficit paa ca. 225,000 Tons. Flere andre Kornmarkeder har en lignende mindre Udførsel, og naar hertil kommer, hvad der er skibet mindre af Erts, Fosfat, Kul, Træ, Olie o. s. v. forstaar man bedre, hvorfor saa mange Skibe har ligget oplagt i kortere eller længere Perioder. Da Fragterne reguleres efter »demand & supply« maa det blive daarligt, naar Forholdene er som i Øjeblikket. —

TRÆLASTMARKEDET

er stadig lige daarligt, med minimal Efterspørgsel og mere end minimale Fragter. Af Afslutninger fra Østersøen bemærkes:

800 Fv. Wilborg/ECCP 27/4¹/₂d. 700 Std. Munk-sund/Brüssel 41/- med 12¹/₂ Klausul. 760 Std. Kotka/Ostende 35/9. 700 Std. Piteå/La Rochelle 160 Fres. 1,250 Std. Syd-Finland/Antwerpen 177.50 Fres. DBB, 27/6d. Props. 400 Std. Trångsund/Antwerpen 35 Belgas. 400 Std. Hernösand/Antwerpen 215 Fres. 3,000 loads sleepers Riga/Garston 11/6d.

Fra Hvidehavet og Leningrad sluttes nok en Del, men Rater og Betingelser holdes saa vidt mulig hjemmelig, og det er ikke gode Tegn.

Canada. 600 Std. Carleton/2 Havne W. Britain 55/- 5/600 Std. Bay of Fundy/1 Havn W. Britain 52/6 53/9.

KUL, KOKS etc.

Disse Markeder har været noget træge i den sidste Tid, og Raterne er ikke blevet bedre. Tyne: Vejle 2,200 t. 4/4¹/₂ 4/6, Kbhvn. 15/1,800 t. 4/3, 28/3,500 t. 4/-, Sønderborg 3,000 t. 4/- (1,500 t. Løsning), Blyth/Ilirishals 500 t. 7/3. Koks Garston/Korsør 18/2,000 t. 7/-; Koks London/Kbhvn. noteres nominelt 6/-. Danzig/god dansk Havn indikerer omkring 3/9 for store Baade. Til Frankrig og Irland sluttes en hel Del, men Raterne holdes desværre nede paa 23 Fres. 3,100 Rouen, 33 Fres. 2,000 t. Bordeaux, ca. 5/3 2,200 t. Dublin.

MIDDELHAVET etc.

Efterspørgselen er kun saa som saa, og store Baade kan vanskelig placeres. Cardiff/Vest Italien lik en 8,500 Tonner til 5/3, 6,800 t. 5/6, Pt. Said 7,200 t. 5/9; Øerne 7/-; Swansea/Vest Italien 6,300 t. 5/10¹/₂, Port Talbot/Genua range 3,000 t. 7/-, Swansea/Barcelona 1,700 t. 9/9; Østkysten/Catania 2,800 t. 7/10¹/₂, Alexandria 5,000 t. 6/6, Genua 6,500 t. 5/4¹/₂ 5/6, Sunderland/Barcelona 1,600 t. 10/-, Forth/Barcelona 4,200 t. 8/6. De hjemgaaende Markeder er alle rolige med uforandrede Noteringer. Donau/A-Rotterdam 14/3, Option Bergen/Oslo/Danmark 2/- mere, Sortehavet/U.K. Kont. 10/3, Sortehavet/Østen 13/3d. 13/6d. f.i.o., Alexandria/Hull 9/3, Poti/Baltimore 8/9,000 t. Erts 13/9,

Mariupul/Norge 6,000 t. Salt 12/6, Barcelona/fem danske Havne 1,800 t. Potash 12/6.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul Swansea/Montreal 6/6 6,500 t., Forth/Montreal 7/- 4,000 t., Forth/St. Johns 7/9 7,600 t. Rug: Danzig eller Stettin/New York/Halifax cl. Montreal ca. 9/- f.o.b. 8,000 t.

Montreal/U.K. faar fremdeles Tonnage til 1/6d. à 1/7¹/₂d., A/Rotterdam 7 c. (Raten var en Overgang nede i 6¹/₂ c.). Kul Hampton Roads/La Plata ses sluttet til 8/9, Salpeter Hopewell/Gibraltar/Bordeaux range \$2.75, Asfalt Tampico/p.p.U.K. 21/6, Svovl New Orleans/3 australske Havne 19/6; Bomuld Gulfen/Bremen 5 c. pr. bale Fod, fri Lastning, lignende til Italien; Cuba/U.K. Kont. 85/9,400 t. 12/6, Liverpool direkte 12/-. Fra Vestkysten er gjort en Del til 19/6 20/6 f.i.o. for general cargo, og Korneksporten ventes at komme i Sving baade til Europa og Østen.

SYDAMERIKA

- De udgaaende Kullaster er nærmest noget svagere, men til Gengæld er det hjemgaaende Marked bedre, omend ikke pralende. Prompte store Baade har faaet 14/3 14/6 San Lorenzo/U.K. Kont., 13/9 14/- A/Rotterdam, og dette er ca. 6d. over sidste Uges Slutninger. Udsigterne for den nærmeste Fremtid tegner nogenlunde, men det er umuligt at forudsige noget som helst, dertil har dette Marked skuffet for til.

Chile indikerer fremdeles 18/6 Basis Bordeaux/Hamburg.

ØSTEN

Fra Australien noteres helt uforandrede Rater, baade for prompt og Jan./Febr. Lastning. Yderligere fem Sejlskibe er sluttet for ny Høst til 25/3 25/6. Dalny/Kont. indikerer 24/- Decb., 23/- 23/6 Decb./Jan. Fra Indien og Østen for øvrigt er det meget smaat bevendt med Laster.

TIME-CHARTER

Trip: 8,200 del. Hampton Roads/redel. U.K. Kont. 75 c.

Vestindien: 2,600 t. 2 Rundrejser \$ 1.35. 3,900 t. 1 Rundrejse 92¹/₂ c. 4,000 t. 1 Rundrejse 85 c. 4,500 t. m/v 1 Rundrejse 90 c.

MINISTERIELT BEMANDINGS-CIRKULÆRE

Under 2. September har Ministeriet for Søfart og Fiskeri udsendt følgende Cirkulære:

I Tilknytning til Bekendtgørelse af 6. Januar 1933 aagaaende Bemanningen af danske Skibe med Henblik paa Sikkerheden for Menneskeliv paa Søen skal man efter dertil givne Anledning meddele, at de Matroser, Letmatroser og Ungmænd, som paamonstres for at fyldestgøre Kravene i Bekendtgørelsens § 4, i Almindelighed maa opfylde følgende Betingelser:

Matroser maa have ca. 36 Maaneders Fartstid, hvoraf ialt ca. 18 Maaneder som Letmatros og Ungmand.

Letmatroser maa være fyldt 17 Aar og have ca. 24 Maaneders Fartstid, hvoraf ca. 12 Maaneder som Ungmand.

Ungmænd maa være fyldt 16 Aar og have ca. 12 Maaneders Fartstid som Dreng eller have deltaget i et Togt med et Skoleskib.

Disse Betingelser svarer til dem, der i Henhold til Overenskomsten mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund kræves for at kunne opnaa de fastsatte Hyrer som Matros, Letmatros og Ungmand.

En *Tommermand*, der skal erstatte en Matros, jfr. Bekendtgørelsens § 4, 2. Stk., maa i Almindelighed enten have mindst 1 Aars Fartstid som Tommermand eller opfylde de almindelige Betingelser for at kunne paamonstres som Matros.

Fra

● SØ - HAVN OG VÆRFT

Constanza Havns Fyr

Vicekonsulatet i Constanza indberetter, at Havnemyndighederne i Constanza har bekendtgjort, at det hvide Blinkfyr paa Fyret ved Havneindgangen fra den 15. November d. A. at regne vil give et Blink hver 3 Sekunder i Stedet for et Blink hver 2 Sekunder. Lysets Farve, Strykke og Højde forbliver det samme.

Dannebrog's Damper »Dansborg« solgt

Dampskibsselskabet Dannebrog har atter solgt en af sine Baade. Det er Damperen »Dansborg«, der den 29. September ankom til Calais, og dér er overtaget af den nye Ejer, et rumænsk Rederi. Købesummen opgives til 364,000 Kr.

»Dansborg« er bygget 1920 hos Richardson Duck & Co. i Stockton o. T. og er paa 7400 Tons Dødvægt. Skibet havde været oplagt i ca. 1½ Aar, indtil det i Sommer atter blev sat i Farl.

Udsat for Døden i Ishavet

I Slutningen af Juli afgik Damperen »Lena« fra København. Udenfor dansk Territorium skiftede den Flag til russisk og gik videre til Leningrad under Navnet »Tsjeljuskin«, og nu sidder Damperen fast i Ismasserne ved den nordøstsibiriske Kyst, hvor den nu maa blive i Isen til næste Foraar. Dens Sejlads er en spændende Roman med dansk Islæt.

»Lena« blev i Foraaret bygget hos Burmeister & Wain til den russiske Regering. Den var konstrueret efter særlige Tegninger, udarbejdet af russiske Konstruktører, og Formalet var at anvende den til Forcering af den arktiske Is. Det danske Værft kostede den største Anerkendelse af sit Arbejde; man havde her skabt en helt ny Skibstype til arktisk Sejlads, hvortil der stilledes store Forventninger. Det egentlige Formaal med Skibet hemmeligholdtes, men nu er det afsløret: »Lena« skulde forcere Nordøstpassagen, at en ny Vandvej kunde gaa Nord om det asiatiske Fastland, hvor kun Nordenskjold med »Vega« og siden Amundsen med »Maud« havde banet Vej gennem Isen.

Russerne der, — det kan ikke nægtes —, er gigantiske i alle deres Forsøg, havde besluttet at føre Bevis for, at Nordøstpassagen kunde besejles ved Foraars- og Efteraarstid. Træ fra Ruslands Skove, Kul og Olie skulde fra Murmansk, de Allieredes Ishavshavn under Verdenskrigen, føres Nord om Asien, gennem Beringsstrædet til Kina og Japan. Værdige Fremtidsmuligheder skimledes, den kostbare Transport af russiske Varer over den sibiriske Bane skulde spares, den lange Vej gennem Suezkanalen ligeledes.

Men Eksperimentet er altsaa i denne Omgang mislykkedes. I Fjor forsøgte man med Isbryderen »Sibiradoff«, den tabte sine Propeller i Beringsstrædet, men kunde dog føres til Vladivostok. »Tsjeljuskin« fra Burmeister & Wain naaede ikke igennem.

Et andet Formaal med »Tsjeljuskin«s Rejse, skriver *Svendborg Amtstidende*, var at undsætte de russiske Videnskabsmænd, der i tre Aar har overvintret paa Wrangeløen i det farligste Arktis, en frygtelig Tilværelse, der har medført, at flere af de Overvintrende er blevet sidsyge paa Grund af Sult og Kulde. Hvorvidt de Indespærrede er reddede fra Øen, vides ikke endnu. Derimod meddele de russiske Blade, at »Tsjeljuskin« ligger fastskruet i Isen med 109 Mennesker om Bord, der er udsat for Døden i Ishavet. Halvdelen af disse Folk er russiske Videnskabsmænd med den berømte Professor Schmidt i Spidsen. Trods den nye Konstruktion har Skibet altsaa ikke kunnet forcere Isen. Man forsøger nu at undsætte de Indespærrede ved Hjælp af Flyvemaskiner, men Aars-tiden er jo vanskelig, Flyvninger er uhyre farlige over disse Strækninger. Russerne sætter imidlertid al ind, og det indefrosne Skib staar pr. Radio i Forbindelse med alle de nord-sibiriske videnskabelige Stationer.

»Jægersborg«s Kollision paa Themsen

C. K. Hansen's Damper »Jægersborg« kolliderede den 5. Oktober med en russisk Damper »Sibir« paa Themsen. Damprens Fører, Kaptajn N. J. Nielsen, 1. Styrmand J. T. Jensen og 1. Maskinmester A. Schubert afgav i Mandags Forklaring om Uheldet ved Sø- og Handelsretten.

Det fremgik heraf, at man ombord havde hørt 2 Klokker og en Dampfløjt forude Kl. ca. 7. Kort efter saas Lanterneerne paa en Damper tæt om bagbords Bov; der blev slaaet fuld Kraft bak paa »Jægersborg«, men næsten samtidig observeredes Ankerlanterneerne paa en anden Damper en Ubetydelighed om bagbord. Af den stærke

Strøm blev »Jægersborg« ført over mod den paagældende Damper, der viste sig at være »Sibir«.

Den russiske Damper fik en Del udenbords Skade, hvorimod Skaden paa »Jægersborg« var forholdsvis ringe.

SKIBSTRAFIKKEN OG VAREOMSÆTNINGEN OVER GDYNIAS HAVN

September 1933

Der indløb i Maanedens Løb 405 Skibe med 321,429 N.R.T. mod 398 Skibe med 333,334 N.R.T. i August Maaned. Den danske Tonnage androg 49 Skibe med 31,331 N.R.T. og stod som Nr. 4 efter Sverige, Tyskland og Polen. Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	37	39,405
Danzig	1	938
England	12	15,721
Belgien	2	7,144
Czekoslovakiet	4	766
Danmark	49	31,331
Estland	13	7,280
Finland	12	10,022
Frankrig	4	7,115
Grækenland	3	6,677
Holland	9	3,159
Letland	18	19,504
Tyskland	77	47,682
Norge	37	26,129
Amerika	5	15,967
Sverige	119	74,284
Italien	2	4,887
Kanada	1	3,415

Den samlede Vareindførsel androg 73,933 T. mod 79,782 T. i August, den samlede Udførsel 480,670 T. mod 483,121 T. i August, den samlede Vareomsætning 554,603 T. mod 562,903 T. i August, altsaa en mindre Tilbagegang paa ca. 8,000 T.

Nedgangen i Indførslen skyldes Tilbagegang i Importen af Godningsstoffer paa ca. 10,000 T. Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes ca. 1,600 T. Kaffe, The og Kakao, ca. 2,300 T. Sild, ca. 7,000 T. Godningsstof, ca. 1,600 T. animalsk Fedt, ca. 1,800 T. Huder, ca. 4,800 T. Hørfø, ca. 1,200 T. Harpiks, ca. 1,300 T. Jute, ca. 1,600 T. Ert, ca. 34,300 T. gammelt Jern, ca. 1,400 T. Kobber, ca. 1,200 T. Papir, ca. 6,200 T. Bomuld.

Af hovedsagelige Udførselsvarer skal nævnes 1,400 T. Rismel, ca. 5,200 T. Sukker, 2,918 T. Bacon (3,303 T. i August), 1,530 T. Æg (1,032 i August), ca. 29,300 T. Træ, ca. 1,800 T. Brændselsolie, ca. 6,900 T. Koks, ca. 5,000 T. Godningsstof, ca. 416,500 T. Kul (incl. Bunkers), ca. 1,900 T. Jernbaneskiner, ca. 1,300 T. Papir.

Det bemærkes, at Gdynia-America-Line har sat sin ene Damper »Polonia« (forhen Baltic-America-Line-Ø.K.) ind i Rute-fart paa Palæstina. Linien er i første Række oprettet til Transport af jødiske Emigranter, hvis Antal er i stadig Tillagen og allerede har naaet en anseelig Højde, men man regner ogsaa med Turister til Palæstina og de østlige Middelhavs Havne.

DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

I FREMMEDE HAVNE

ANTWERPEN:

14 Ankerrui, Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer A Kildahl.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrerinde Andrea Boe.

HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street. Telef. Royal 1879. Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

NEWCASTLE:

163/167, Westmorland Road. Telef. 33975. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Sigfred K. Knutsen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22. Telegramadr. »Scandhome«. Bestyrer J. Degner-Jensen.

Hjemmenes Bestyrere sørger for: 1) Sømands Indkvartering, 2) Hentning og Ombordbringelse af Tøj, 3) hurtig Hjemsendelse af Penge eller Opbevaring deraf, 4) paa Rederiernes eller Kaptajnens Anmodning skaffer de Folk til Skibene uden nogen Udgift for Søfolkene.

HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

DEN GANSKE OVERFLØDIGE HAVN

Løbet af faa Uger afleverer Ingeniørfirmaet Christiani & Nielsen den Fiskeri- og Lystbadehavn paa Grønnehave ved Helsingør, som Firmaet det sidste Aarstid har arbejdet paa. Dermed vil Helsingør Kommune, der i Forvejen er meget haardt spændt for, have paadraget sig en ny Millionudgift, foruden den aarlige Vedligeholdelse af en afgiftsfri Havn, der sikkert kommer til at repræsentere betydelige Summer mellem Aar og Dag, naar man betænkter, hvad Strøm, Tilsanding, Sø og Storme betyder paa dette udsatte Sted.

Straks da de kostbare og — for andre at se — fuldkommen overflødige Havneplaner kom frem i Forbindelse med en »Verdensbadestrand« paa Grønnehave, stødte de paa stærk Modstand i store Kredse af Borgerskabet uden Hensyn til partipolitiske Synspunkter. Men den socialdemokratiske, folkevalgte Borgmester, Landstingsmand Peder Christensen (almindeligt kaldet »Kong Peder«), førte — ligesom tidligere med det ulyksalige Glasværk — sin Krig igennem ved Hjælp af Partifælleflertallet i Byraadet. Af de 19 Byraadsmedlemmer er 11 Socialdemokrater, 4 af Borgergruppen, 2 Konservative og 2 Radikale. De to Borgergrupper har skarpt vendt sig imod Planerne, medens de Radikale havde svært ved at finde deres egne Ben; først stemte de imod, senere for!

Ikke uden Grund drager man en Parallel mellem det socialdemokratiske Styre i Nakskov og Helsingør, symboliseret henholdsvis ved Navnene Bresemann og P. Christensen. Havnen ved Grønnehave danner det foreløbige Sluttet paa den Linie, hvorefter Hr. Christensen enevældigt har styret Helsingør ved Hjælp af sine Marionetter i Byraadet.

Med Bygningen af Havnen og Oplagelsen af et Laan for faa Maaneder siden paa $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr. kommer Helsingør op paa en Gæld af ca. 11 Mill. Kr. og nærmer sig saaledes meget stærkt det store Forbillede Nakskov.

Det er vidunderlige Udsigter for de helsingørske Skatteydere, der pr. 1. Oktober maatte udrede deres første Ekstrakvartals Skat til Kommunen.

Borgmesterens Havneplaner, realiseret paa et Tidspunkt, da Byens Finanser allerede var spændt til det yderste, har

forsaavidt en »historisk« Baggrund. Det har altid været Hr. Christensen en Torn i Øjet, at Helsingør Havn er en Statshavn, og under det første Ministerium Stauning forsøgte han at faa Forholdene ændret paa radikal Vis ved en Plan om Udvidelser til en halv Snes Millioner Kroner, samtidig med, at Havnen blev kommunal. Udvidelsen skulde naturligvis bekostes af Byen. Modstanden fra det borgerlige Mindretals Side var imidlertid saa stærk, at Ministeriet stillede Krav om Enighed i Byraadet for at gaa med.

Dermed brast denne stolte Borgmester-Drom, men lige siden har Hr. Christensen luret paa en Lejlighed til at faa noget, der smagte af Havn, foruden den allerede eksisterende. Denne Lejlighed indtraf omsider, da der dukkede et anonymt Konsortium op, repræsenteret ved Overretssagfører Søren Nielsen, København, som mod at faa Grønnehave-Arealet til Indretning af en »Verdensbadestrand« tilbød at bygge Fiskeri- og Baadehavnen.

Mellem det anonyme Konsortium, Borgmester Christensen og hans Magistrat, blev der sluttet en meget højtidelig Overenskomst, som altsaa gennemførtes ved Socialdemokraternes Byraadsflertal. I Overenskomsten bestemtes bl. a., at Konsortiet skulde lade Havnen bygge, for at den efter godkendt Fuldførelse kunde overtages af Kommunen mod Betaling i rentebærende Obligationer til Konsortiet.

Der skete imidlertid det, at Obligationerne udstedtes allerede til December Termin i Fjor, altsaa længe før Havnen kunde afleveres. Med andre Ord: Havnen er direkte bygget for Byens egne Penge — det anonyme Konsortium havde øjensynlig ingen!

Den første Lejerate paa 25,000 Kr., som »Verdensbadestrand«-Konsortiet skal udrede til Kommunen, forfalder den 1. April 1934, men endnu er der ikke foretaget saa meget som et Spadestik til Indretning af dette Etablissement, som helt igennem er planlagt i den store Stil — eventuelt med et Skyskraber-Hotel paa 12 Etager! Denne Idé skal iøvrigt være undfanget af den tidligere Glasværksdirektør, Murermester Edgar Jørgensen.

Dagens Nyheder.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

September 1933

AF GENERALKONSUL H. H. M. BORREGAARD

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i September været ca. 365,000 Register-tonns større end i September 1932. Skibstrafikken paa Rotterdam er dog atter taget noget til; Tilførslen af Korn er i denne Havn steget betydeligt, medens Rutearten viser en langsom Fremgang. Forskellen i Tusinde Registertons af Nettoindholdet af de ankomne Søske er for hver af Havnene, for September 1933, sammenlignet med:

	August 1933	August 1932
Nieuwe Waterweg	plus 58	plus 179
Rotterdam	» 54	» 150
Antwerpen	-- 193	» 92
Hamburg	-- 230	» 12

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg udgjorde i September 1933 83.0 pCt. mod 82.7 pCt. i August 1933 og 83 pCt. i September 1932. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen er for Rotterdams Vedkommende blevet en Del bedre og var i September 1933 49.60 til 50.40, mod i August 1933: 45.29 til 54.71 og i September 1932: 48.41 til 51.59.

Fremgangen for Rotterdams Havns Vedkommende er forholdsvis endnu stærkere, sammenlignet med Hamburg; Forskydningen i Forholdet mellem Havnene fremgaar af nedenstaaende Oversigt, angivende hver Havns Andel i den samlede Trafik, i Procent af ankomne Skibes Nettoindhold:

	Sept. 1933	Aug. 1933	Sept. 1932
Nieuwe Waterweg	36.77	32.77	34.97
Rotterdam	(30.54)	(27.07)	(29.02)
Antwerpen	31.04	32.70	30.93
Hamburg	32.10	34.53	34.10

I de første ni Maaneder af indeværende Aar var Tilførslerne til Rotterdam, sammenlignet med de tilsvarende Tal for samme Periode i 1932

	1933	1932
Stenkul	670,000 Tons	612,000 Tons
Erts	1,996,000 »	1,619,000 »
Jordolier	556,000 »	476,000 »
Korn	2,503,000 »	2,763,000 »
»	884,000 Sække	2,135,000 Sække

Tilførslen af Korn androg i September 1933 (sammenlignet med August d. A.):

375,354 Tons (220,776 Tons).
96,078 Sække (58,884 Sække).

OVERSIGT

over Antallet af Skibe og Tonnagemængde fordelt efter Nationalitet indgaaet til Rotterdam i September 1933 samt Antallet af udgaaede Skibe i samme

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Damp- og Motorskibe)	Netto-Tons	med Ladm.	i Ballast
U.S.A.	15	53,655	11	2
Belgien	2	1,354	1	—
Brasilien	1	3,690	1	—
Danzig	1	4,774	1	—
Danmark	12	39,148	9	4
Tyskland	219	293,692	165	46
Finland	9	9,130	8	2
Frankrig	52	76,320	44	3
Grækenland	7	18,801	4	1
Storbritannien	176	263,939	142	24
Irland	—	—	1	—
Italien	31	98,022	30	3
Jamaica	2	6,532	—	—
Yugoslavien	3	9,487	3	1
Japan	6	30,081	5	1
Lettland	3	3,287	—	1
Nederlandene	228	276,750	185	25
Norge	44	77,684	26	17
Panama	2	5,469	—	1
Polen	9	6,860	7	2
Portugal	1	1,665	1	—
Rusland	7	13,308	6	—
Spanien	5	12,572	2	3
Island	1	428	—	—
Sverige	52	57,952	47	7
Total	888	1,364,000	699	143

Ialt udgaaet i September Maaned: 842 Skibe.

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«

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

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

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:
»Maritime«**JØRGEN L. FISKER***(H. MUNCH'S EFTFL.)*EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER KEPPSMÄKLARE)Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40
HOLBÆK Telegr.-Adr.: »FiskersENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN
Lloyds Agent
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

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.

SKIBSMÆGLERE

AARHUSTELEFON 1901 — 4019
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

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

NYKØBING F.

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

Telefon 137 & 737
Telegram-Adr. »Marquardt«
Marquardt & Tornøe

Indehaver: Emil Petersen

Edsv. Skibsmægler

Nyköbing F.

NØRRESUNDBY

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

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

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

SAXKJØBING

HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802

TELEGRAM-ADR.:
„SKIBSMÆGLEREN“**FRA SØ, HAVN OG VÆRFT****Aarhus Havnearbejdere dømt**

Den faste Voldgiftsret har afsagt Kendelse i en Sag, som Foreningen af Arbejdsgivere ved Aarhus Havn havde rejst mod Havnearbejderne i Aarhus. Under Indladning af Olie i m.s. »Tilly« blev Arbejderne opmærksom paa, at Skibet var paa 220 Tons d.w., og at de derfor havde Krav paa ogsaa at udføre det indenbords Arbejde. Kaptajnen antog da paa Arbejdernes Anvisning en paa Kajen staaende Mand, og den følgende Dag antoges til Arbejdet i Land yderligere en Mand.

Morgenen efter forhød imidlertid Formanden for Havnearbejdernes Fagforening tre Havnearbejdere, der var antaget til Arbejdet i Land, der bestod i at trille Fadene til Skibet, at fortsætte med Arbejdet under Henviisning til, at der forelaa delvist Bordinarbejde, fordi der til Hjælp ved det indenbords Arbejde var antaget en Arbejder fra Land.

Arbejdsgiverforeningen har derefter krævet statueret, at der ved den af Fagforeningens Formand udviste Opræden er begaaet Brud paa Overenskomsten, Septemberforligets Punkt 2, og Lov af 31. Januar 1933, og at der i den Anledning paalægges Fagforeningen en efter Rettens Skøn fastsat Bod, der tillige kan tjene til Dækning af de vedkommende Arbejdsgiver i Anledning af Standsningen paaførte Udgifter.

Havnearbejderne har paa deres Side krævet Klagerne idømt en Bod for Brud paa Overenskomsten.

Retten udtaler i sin Kendelse, at det maa antages at være en Pligt for den, der overtager Indladningen af et Skib, allerede inden Arbejdets Paabegyndelse at søge klarlagt, hvorvidt Skibets Tonnage er over eller under den Tonnagegrænse, som er afgørende for, hvorvidt den ene eller den anden Overenskomstbestemmelse skal anvendes. Da imidlertid Forholdet med Hensyn til Indladningen, efterat Tonnagen Dagen efter Arbejdets Begyndelse var konstateret, straks blev overenskomstmæssig berigtiget, findes der ikke at foreligge tilstrækkelig Anledning til for det paagældende Forhold at ikende nogen Bod. Hvad Fagforeningsformandens Standsning af Arbejdet angaar, udtales derimod, at selv om der gaas ud fra, at der forelaa et delvist Bordinarbejde i Strid med Overenskomsten, har Formanden ikke været berettiget til, som sket, at forbyde Arbejdets Fortsættelse. Det maatte være hans Pligt først at søge det efter hans Opfattelse foreliggende overenskomstridige Forhold ændret enten ved Henvendelse til Stevedorekompagniet eller navnlig ved Henvendelse til den vedkommende Arbejdsgiverorganisation, hvorefter en Ordning maa antages at vilde være opnaaet uden nogen Standsning af det gennem to Dage igangværende Arbejde. Havnearbejderne idømmes derfor en Bod paa 300 Kr. og Sagsomkostningerne med 300 Kr.

Kuludførslen over Gdynias Havn i September**Maaned 1933**

Ifølge en fra Vicekonsulatet i Gdynia modtaget Beretning udførtes der i September Maaned over Gdynias Havn 102,588 t. Kul, deraf til Danmark 25,630 t. mod 400,630.3 t. Kul, deraf til Danmark 39,029 t. i August Maaned.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Argentina	6,450
Belgien	21,373
Danmark	25,630
Finland	59,688.5
Frankrig	12,690
Letland	16,785
Norge	54,046.5
Sverige	140,854
Italien	3,840
Grækenland	420
Estland	5,030
Holland	13,824.5
Irland	37,916.5
Island	700
Tyskland	700

402,588

KINESISKE BESTEMMELSER OM SIGNALER FOR SKIBE

Generalkonsul Ove Lunn i Shanghai har fremsendt nedenstaaende Afskrift af en af den kinesiske Søtold under 26. August 1933 udfærdiget Bekendtgørelse vedrørende de Signaler, som kinesiske Toldkrydsere vil anvende fra 1. Januar 1934:

The public is hereby notified that, in consequence of the adoption of the 1931 International Code of Signals, the following modifications in the flag signals at present in use for stopping a vessel at sea for the purpose of carrying out a customs search will take effect from the 1st January, 1934:

One short, one long and two short blasts of the whistle will be blown to call the attention of a vessel, followed by hoisting the flag signal:—

(The 1931 International Code of flag signals will be used and the two-flag signals adopted for urgent and important cases).

ON = You should heave to, stop at once; or

WZ = You should stop your vessel instantly; or

DG = You should anchor instantly;

as the circumstances require or permit. When the order is complied with, one of the following signals will be hoisted:

RV = Where are you bound, or

RW = Where are you from.

It is to be noted that no alteration will be made in the sound signal of one short, one long and two short blasts, which in the new code retains the desired meaning, i.e. "you should stop, I have something important to communicate."

It is further to be noted that, in deference to the emphasis laid on the use of Very lights as signals of distress in the new Code of Signals, the use of these lights for stopping junks at night will be discontinued.

PERSONALIA**Sølvbryllup**

Styrmand Chr. Nielsen og Hustru, Baumgartens Allé 26, Odense, fejrer Sølvbryllup den 25. Oktober.

Styrmand Nielsen har tidligere været Fører af flere Sejlskibe fra Thure, bl. a. Skonnertbrig »Bellona«, 3 mst. Sk. »Flora« og flere andre, men gik derpaa ind i Toldvæsenet og gjorde under Krigen Tjeneste ved Marstal Toldsted, hvor han ogsaa siden blev Forretningsfører for Hans Pedersens Rederi. Da Tiderne blev sløje for vore Sejlskibe tog Nielsen resolut Afsked med disse og begyndte forfra som 3. Styrmand i Mærsk-Baadene, hvor han nu er i Færd med at oparbejde sig en Stilling, som han tidligere indtog i Sejlskibene. Styrmand Nielsen var en Tid lang Formand for Marstal Skibsførerforening, ligesom han har beklædt flere Tillidshverv under sit lange Ophold paa Landjorden.

VI GRATULERER —

Kaptajn H. Malling Raahuge, der fylder den 24. Oktober 60 Aar. Kaptajn Raahauge er nu Fører af M/Sk. »Aron«.

Kaptajn J. Madsen Dahm, der fylder den 8. November 60 Aar. Kaptajn Madsen er Fører af D. F. D. S. Damper »Sleipner«.

Kaptajn V. A. Andersen, der fylder den 17. November 50 Aar. Kaptajn Andersen, der tidligere var Fører af M/S »Cap Nord«, er nu Fører af S/S »Transporter«.

Landskendt Lods død

Den gamle, ogsaa langt udenfor Ærø kendte Lods L. J. Carlslund i Ærøskøbing er død, næsten 80 Aar gammel. Lods Carlslunde sejlede i de yngre Aar hovedsagelig i oversøisk Fart, og da han efter mange Aars Forløb vendte tilbage til Ærøskøbing, var det for at overtage Stillingen som Lods. I en Aarrække var han tillige ansat ved Dampskibsselskabet »Ærø«s Ekspedition i Ærøskøbing.

SKIBSFØRERFORENINGENS FORE- STAAENDE BESTYRELSESVALG

Bestyrelsen for Den alm. danske Skibsførerforening meddeler:

Ved Bestyrelsesvalget paa den kommende Generalforsamling i Februar 1934 afgaar følgende 6 færende og ikke-færende Medlemmer af Bestyrelsen:

Færende Dampskibsførere: Kaptajnerne H. F. V. Hansen, Grønlands Styrelse (Næstfmd.), Carl Knudsen, Det Østasiatiske Kompagni, C. H. Andersen, De danske Suk-

kerfabriker, C. O. Larsen, DS. »Pacific«, og E. Lerche-Jørgensen, DS. »Ursus«.

Færende Sejlskibsførere: Kaptajn L. Jørgensen, 3m. Sk. »Alf«.

Ikke-færende Dampskibsførere: Kaptajnerne H. P. Haggelberg, Foreningens Formand, J. Kusk Jensen, tidl. Christiansholms Fabriker, og Havnefoged R. M. Jensen, Marstal.

Samtidig meddeler Bestyrelsen, at Forslag om Kandidater til Bestyrelsesvalget maa være indsendt inden Udgangen af indeværende Maaned, saaledes at Kandidatlisten kan blive offentliggjort saa tidligt, at de færende Førere kan faa Tid til at indsende deres Stemmesedler.

POSITIONSLISTE FOR STEAM-SHIPS, MOTOR-SHIPS OG MOTOR-TANKS

PR. 17. OKTOBER 1933

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, Eriksen, pass. Kbhvn. 12.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aaro*, Olesen, afg. Leningrad 12.10. til Dublin.
m.l. *Aase Mærsk*, ank. Buenos Aires 11.10.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Hul 8.10.
s.s. *Alabama*, afg. Buenos Aires 12.10. til Antwerpen.
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Lissabon 14.10. til Kbhvn.
s.s. *Allsund*, Petersen, ank. St. Pierre Miquelon 13.10.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Port of Spain 5.10.
m.l. *Anna Mærsk*, afg. St. Pedro 5.10.
m.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 27.9. til Antwerpen.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 23.9. til Buenos Aires.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Boston 10.10.
s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Trångsund 13.10.
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Stoltzmuinde 14.10. til Bristol.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Sydney N. S. W. 1.10.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Limasol 11.10. til Aberdeen.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.Hadsund-Mariager-Hobro-Ruten.
m.l. *Bente Mærsk*, afg. Kontinentet 29.9.
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim 17.10.
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Archangel 23.9.
s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Kbhvn. 13.10. p. R. I. Bayonne.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Ghent 14.10.
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 8.9.
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Spjutsund 7.10.
s.s. *Bothal*, Spelmann, ank. Bayonne 11.10.
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Kbhvn. 20.10. til Helsingborg.
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Antofagasta 16.10.
s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Rouen 14.10.
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Kbhvn. 15.10. til Aarhus.
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Matanzas 12.10.
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. 18.10. til Danzig.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
m.s. *California*, Andersen, afg. Gøteborg 6.10. til B. Aires.
m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Rotterdam 29.9.
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Catania forv. 19.10. til Messina.
m.s. *Chastine Mærsk*, pass. Panama 6.10.
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Flores 15.10. p. R. I. Baten Rouge.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 13.10.
s.s. *Cimbria*, Krogh, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Dublin 13.10. til Methil.
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Nagoya 15.10.
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Liverpool 11.10.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Malaga 18.10.

D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 28.10. til Kbhvn.
s.s. *Dana*, Bang, afg. Dakar 11.10. til Bayonne.
s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Kbhvn. 13.10.
m.l. *Danmark*, Bjark, ank. Kbhvn. 1.10.
s.s. *Dansborg*, ank. Calais 29.9.
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Halden 30.9. til Portland.
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 24.10. til Kbhvn.
s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 28.10. til Kbhvn.
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Leith forv. 16.10. til Reykjavik.
s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Clemmensen, afg. Antw. forv. 24.10. til Casablanca.
s.s. *Effe Mærsk*, afg. Southampton 7.10.
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Casablanca 28.10. til Tanger.
s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagl.
s.s. *Eli*, ank. Harstad 17.10.
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Kbhvn. 9.10.
s.s. *Ellensborg*, pass. Gibraltar 8.10.
s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Heron 4.10.
m.l. *Emma Mærsk*, afg. Buenos Aires 19.9.
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Elsborg*, pass. Kopervik 8.10.
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Esther Marie*, afg. Archangel 16.10. til Amsterdam.
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Antwerpen 14.10.

F

s.s. *Falken*, Jonson, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Rudkøbing-Ruten.
s.s. *Fano*, Korff, ank. Archangel 2.10.
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Flynderborg*, ank. Puerto Mazarow 9.10.
s.s. *Fredensborg*, ank. Archangel 6.10.
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Frederik VIII*, Meehlenburg, afg. New York 7.10.
s.s. *Frederiksborg*, pass. Lödingen 11.10.
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. New York 30.9. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antw. forv. 20.10. til Kbhvn.
s.s. *Gautatyr*, Abrahamson, ank. Methil 10.10.
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Montreal forv. 22.10. til Kbhvn.
s.s. *Gerda Toft*, pass. Messina 15.10. p. R. I. Wal di Leme.
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. New York 11.10.
s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Houston 14.10. til Rotterdam.
s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Archangel 14.10.
s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Hull 27.9.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 16.10.
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kotka 13.10.
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Fredericia 12.10.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Swansea 12.10. til Kbhvn.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Kbhvn. 26.10. til Aalborg.
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Leith 4.10.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester forv. 24.10. til Antwerpen.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 21.10. til Esbjerg.
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 19.10. til Hull.
s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Hamburg 10.10.

I

m.s. *Indien*, Broner, ank. Baltimore 13.10.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Takoradi 13.10. til Corcubion.
s.s. *Inga Mærsk*, afg. Burntisland 11.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. 10. 33

LONDON	22,40	MADRID	60,00
NEWYORK	497,00	AMSTERDAM	288,00
BERLIN	168,25	STOCKHOLM	115,70
PARIS	28,10	OSLO	112,65
ANTWERPEN	99,40	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	138,45	PRAG	21,35
ROM	37,75		

s.s. *Irene Marie*, Evers, afg. til Archangel 5.10.
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Leith 13.10.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 14.10. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Grangemouth 11.10.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Liverpool 15.10.
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Beaumont 20.9.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Leith 30.9.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Bristol 3.10.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Kbhvn. 11.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Cardiff 10.10. til Malta.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 19.10. til Manchester.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pas. Panama 3.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt ank. Antwerpen 9.10.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 13.10. til Warrington.
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejele Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

s.s. *Laura Mærsk*, ank. Malaga 5.10.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 2.10.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Hull 4.10.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Panama 15.9.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. London 15.10.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Calais 7.10.
 s.s. *Limsfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Bordeaux 17.10.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 11.10. til Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Trapani 5.10. til Bergen.
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Montreal 11.10. til Kbhvn.
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Aalborg 14.10. til Windau.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunkirk 1.10.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 21.10. til London.
 s.s. *Maria Toft*, ank. Murmansk 7.10.
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Buenos Aires 7.10.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Kovdja 10.10. til Garston.
 s.s. *Maryland*, afg. Helsingør forv. 20.10. til B. Aires.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Casablanca 8.10.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Genua forv. 20.10. til Livorno.
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Ostende 15.10.
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Odense 17.10. til Kambo.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Panama 27.9.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Manilla 9.10.
 s.s. *Nordborg*, afg. Onega 11.10.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Leningrad 11.10.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Patras 13.10.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen forv. 21.10. til M.fart.
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Cristobal 14.10.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Archangel 9.10.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Rosario 7.10.

P

s.s. *Paris*, Larsen, ank. Antwerpen 15.10.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 7.10.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Nakskov 18.10.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Leningrad 13.10.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 23.10. til Kbhvn.
 s.s. *Rita*, Willarsen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Leningrad 7.10.
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Guernsey 7.10.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 23.10. til Kbhvn.

S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 17.10. til Vestnorge.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Vancouver 11.10.
 s.s. *Samso*, Larsen, ank. Bollsla 16.10.
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, ank. Amerika 15.10.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 17.10.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux 17.10. til La Pallice.
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Tynen 15.10.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antw. Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Soroka 3.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Rotterdam 16.10.
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 14.10. til Gdynia.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Archangel 8.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 31.10. til Leith.
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Piræus 17.10.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Getubal 17.10.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Rabat 10.10.
 s.s. *Stadion II*, afg. Odense forv. 17.10. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 27.9.
 s.s. *Stegelborg*, ank. Casablanca 11.10.
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Shanghai 10.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 10.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. New Orleans 6.10.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Newcastle 9.10.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool 25.10. til Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antw. forv. 17.10. til Kbhvn.
 s.s. *Søborg*, ank. Onega 26.9.
 s.s. *Sønderjylland*, Herskind, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 25.10. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Cape Good Hope 14.10.
 s.s. *Tennessee*, Arel, ank. Gdynia 15.10.
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Odense 25.10. til Aarhus.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. 17.10. til Dunkirk.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Malaga 20.10. til Cadiz.
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Ceula 15.10. til Bordeaux.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Bandholm 18.10.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Tanager forv. 19.10. til Ceuta.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 21.10. til Antwerpen.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 15.10.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Charleston 9.10.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Rouen 17.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Danzig 12.10.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Makatoa 13.10.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Randers 16.10.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Rio 29.9. til Kbhvn.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 14.10.

Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clausen, Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Lodingen 6.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 16. OKTOBER 1933

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Harbour Breton 10.10.
 3m. Sk. *Hertha*, Albertsen, ank. Burgeo 14.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL



ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statatlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

FOREIGN BUNKERING
TOWAGE
STEVEDORING
PROVISION-
AGENTS

DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHEL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsmæglere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

Telefoner { Grimsby No. 6621
{ Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:
STEVEDORING — HAMBURG.
Coder: Watkins, Scotts.

Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreidebeber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

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

O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning
Forsikring — Havarilagenter — Speditører

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

Dansk Vicekonsulat
RÄFSÖ & MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsmæglere, Spedition, Dampskibsekspedition,
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,
Assurance, Rederi.

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

D. EKLÖF & Co.

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

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 18. Oktober 1933.

Nr. 42.

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

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parenthes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyrs Synsvide* er anført for en *Øjehøjde* af *5 Meter*. *Højder og Dybder* er angivet i *Meter (m)*. *Afstande* i *Sømil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og de der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

2399. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Ljugarn Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 40 2546. Stockholm 1933.)
Den 1. April 1934 forandres *Ljugarn Fyr* paa $57^{\circ} 19' 30''$ N. $18^{\circ} 43' 00''$ E. til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mærke 1^s . Synsvide: 9 Sm for hvidt og 7 Sm for rødt Lys. Fyret skal lyse, som følger:
1. Hvidt i Pej. fra 251° til 301° . 2. Rødt i Pej. fra 342° til 0° .
Iøvrigt uforandret.
(Kort Nr. 268 og 269.)
2400. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stegesund. Fast Sømærke nedlægges.
(U. f. s. Nr. 41 2617. Stockholm 1933.)
Det faste Sømærke paa $59^{\circ} 25' 05''$ N. $18^{\circ} 22' 34''$ E., paa en Grund i den N.-lige Del af *Stegesund*, vil uden nærmere Meddelelser blive permanent nedlagt.
2401. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib midlertidig ombyttet.
(U. f. s. Nr. 41/2616 Stockholm 1933.)
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. $63^{\circ} 19' N$. $20^{\circ} 11' E$. er for Vinterperioden ombyttet med et Reservefyrs-kib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignalering er uforandret.
2402. Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib. Taagesignal gives atter.
(U. f. S. Nr. 28/688. Helsingfors 1933.)
Taagesignalet i Fyrskibet *Storkallegrund* paa c. $62^{\circ} 40' N$. $22^{\circ} 39' E$. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 41/2353 1933.)
2403. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Leningrad Sokanal. Lystonde udlagt.
(U. f. s. Nr. 40 2548. Stockholm 1933.)
En ny Lystonde, der viser rødt Et-Blink c. hver 3^s , er udlagt paa c. $59^{\circ} 55',2$ N. $30^{\circ} 00',8$ E., ved Punkt 180 paa *Sokanalens* N.-Side.
(Kort Nr. 277.)

2404. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Oranienbaum. Lystønde udlagt.
(U. f. s. Nr. 40/2549. Stookholm 1933.)
En hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink c. hver 3^s, er udlagt paa c. 59° 56',₁ N. 29° 47',₁₁ E., ved Indløbet til *Sidorova (Sidoreff)* Kanalen, 1,₁₂ Sm 28¹/₂° fra *Oranienbaum* Bagfyr, som viser rødt Et-Blink.
(Kort Nr. 277.)
2405. Tyskland. Vinterafmærkning.
(N. f. S. Nr. 41/3794. Berlin 1933.)
Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
2406. Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Vinterafmærkning.
(N. f. S. Nr. 41/3705. Berlin 1933.)
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 Vintermaanederne afmærket med en hvid Spirtønde mærket „*Misdroy Seebrücke N.*“ og forsynet med Kost.
(E. f. S. Nr. 21/1310 1933.)
2407. (P). Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wustrow Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed. Fyr og Taagesignal forandres.
(N. f. S. Nr. 40/3807. Berlin 1933.)
1. Taagesignalet ved *Wustrow* Fyr paa c. 54° 20',₁₁ N. 12° 22',₈ E. er ude af Virksomhed indtil omkring den 20. November d. A.
2. *Wustrow* hvide, faste Fyr forandres omkring den 20. November d. A. til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 12^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 2^s, Mørke 1^s, Lys 5^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm.
3. Det tidligere Taagesignal med Sirene erstattes med et Taagesignal afgivet med to Membransendere, der bliver anbragt under en Vinkel paa 90° med hinanden. Tonchøjde: 300 Sv/S. Signalet bliver Tre-Tone hver 30^s, Tone 3^s, Pause 2^s, Tone 3^s, Pause 2^s, Tone 3^s, Pause 17^s.
(Kort Nr. 292, 291, 279 og 280. Danske Lods, Side 402.)

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

2408. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Storstrømsbroen. Bropiller under Opførelse.
Fra det nuværende Tidspunkt og i Løbet af den kommende Vinter vil der, indtil nærmere Meddelelse fremkommer, blive arbejdet paa Pillerne Nr. 21, hvis Plads er i den N.-lige Halvdel af *Bogo* Fyrs hvide Lysvinkel paa 54° 58' (05") N. 11° 53' (27") E., c. 1200 m fra *Masnedo* SE.-Kyst, og Nr. 12, hvis Plads er 54° 58' (21") N. 11° 53' (45") E., c. 550 m N. for Pille Nr. 21.
Ved hver Ende af de enkelte Piller vil der blive rammet en Duc d'Albe, saaledes at Afstanden imellem disse vil være c. 50 m. Fra hver af disse Duc d'Alber vil der om Natten blive vist et hvidt Lys.
(E. f. S. Nr. 36/2137 1933. Kort Nr. 301.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2409. Danmark. Kattegat. Østre Flak Fyrskib E. t. S. Vrag forsvundet. Vragafmærkning inddraget.
Vraget af Jagten *Lovisa*, der laa sunket paa c. 56° 55',₅ N. 11° 18',₂ E., er forsvundet. Vraget er formentlig ødelagt og Resterne ført bort under de sidste Storme. Den udlagte Vragafmærkning er inddraget.
(E. f. S. Nr. 41/2397 1933.)
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2410. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Lyamtsi Fyr atter tændt.
(N. t. M. Nr. 1577. London 1933.)
Lyamtsi Fyr paa c. $64^{\circ} 26' N.$ $37^{\circ} 04' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 37/2182 1933.)
2411. Tyskland. Vinterafmærkning.
(N. f. S. Nr. 41/3795. Berlin 1933.)
Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
2412. Holland. Zeegat van Texel. Molengat. Tønde inddraget.
(B. a. Z. Nr. 237/2534. 's-Gravenhage 1933.)
Den grønne Spidstønde, der midlertidig var udlagt paa c. $53^{\circ} 01',_8 N.$ $4^{\circ} 39',_2 E.$,
er inddraget.
(E. f. S. Nr. 40/2327 1933.)
2413. Holland. Zeegat van Texel. Westgat. Tønde inddraget.
(B. a. Z. Nr. 237/2534. 's-Gravenhage 1933.)
Den grønne Spidstønde, der midlertidig var udlagt paa c. $52^{\circ} 56' N.$ $4^{\circ} 35',_6 E.$,
er inddraget.
(E. f. S. Nr. 40/2328 1933.)
2414. Holland. Wester Schelde. Vlissingen Red. Vragafmærkning inddraget. Dybde
over Vrag.
(B. a. Z. Nr. 235/2512. 's-Gravenhage 1933.)
Vraglystønden paa c. $51^{\circ} 25',_5 N.$ $3^{\circ} 35',_5 E.$ er inddraget. Mindste Dybde
over Vraget er nu 15 m.
(E. f. S. Nr. 20/1244 1933.)
2415. England. Lowestoft Anduvning. Grunde.
(N. t. M. Nr. 1592. London 1933.)
- | | |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | En Grund med $3,4$ m Vand ligger $0,8$ Sm 134° fra <i>Lowestoft</i> Hovedfyr. |
| 2. | - — — $3,4$ m — — $0,77$ Sm 134° - — — |
| 3. | - — — $3,4$ m — — $0,68$ Sm 137° - — — |
- Lowestoft* Hovedfyr: c. $52^{\circ} 29' N.$ $1^{\circ} 45' E.$

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

2416. England S.-Kyst. Folkestone Havn. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 1565. London 1933.)
1. Naar en Kanaldamper ventes, afgives Taagesignal med Diafon, Fire-Stød, fra E.-Enden af Bølgebryderen paa c. $51^{\circ} 05' N.$ $1^{\circ} 12' E.$, og der ringes uafbrudt med Klokker. Kanonen ved Knækket af Bølgebryderen affyres hver 5^m.
 2. Sirenen paa Bølgebryderen c. $0,16$ Sm W. for Yderenden er nedlagt.
(Kort Nr. 264).
2417. Irland W.-Kyst. The Shannon. Scattery Island. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1595. London 1933.)
Rinana Point Fyr paa c. $52^{\circ} 36' N.$ $9^{\circ} 31' W.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-
Blink, To-Blink hver $7\frac{1}{2}$ s. Fyret er ubevogtet.

2418. Irland N.-Kyst. Lough Foyle. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1593. London 1933.)
Den sorte Stumptønde paa c. $55^{\circ} 14' N.$ $6^{\circ} 54' W.$, c. 1,1 Sm 88° fra *Dunagree Point* Bagfyr, er inddraget.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2419. Frankrig. Loire Munding. Le Pilier Fyr. Taagesignal gives atter.
(A. a. N. Nr. 41/1861. Paris 1933.)
Taagesignalet ved *Le Pilier* Fyr paa c. $47^{\circ} 02' N.$ $2^{\circ} 21' W.$ er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 30/1842 1933.)
2420. Frankrig. Plateau de Rochebonne. La Congr e NW. Afmærkning forandret.
(A. a. N. Nr. 40/1828. Paris 1933.)
Lys- og Klokketønden *La Congr e* NW. paa c. $46^{\circ} 13' N.$ $2^{\circ} 27' W.$ er ombyttet med en Lys- og Fl jet nde med kegleformet Topbetegnelse. — Fyrkarakteren er uforandret, grønt, fast Lys.
2421. Spanien N.-Kyst. Bermeo Anduvning. Skær.
(A. a. l. N. Nr. 38/1115. San Fernando 1933.)
To Skær med 2,7 m Vand ved Lavvande og med en Udstrækning af 3,7 til 4,3 m rapporteres at ligge paa henholdsvis $43^{\circ} 24' (55'') N.$ $2^{\circ} 40' (47'') W.$ og $43^{\circ} 24' (54'') N.$ $2^{\circ} 40' (51'') W.$, W. for *Otzarri*  erne.
2422. (P). Spanien NW.-Kyst. Ria de Arosa. Sinal da Ostreira. Baake opfores.
(A. a. l. N. Nr. 40/1187. San Fernando 1933.)
En Taarnbaake er under Opforelse paa $42^{\circ} 35' (40'') N.$ $8^{\circ} 54' (50'') W.$ paa Grunden *Sinal da Ostreira* ved Anduvningen til *Puebla del Carami al*. Baaken forventes færdigbygget inden Udgangen af indeværende Aar.
2423. Spanien SW.-Kyst. Guadalquivir Indløb. Lystønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 1586. London 1933.)
Lystønden *Perro* er flyttet c. 0,67 Sm i Retningen 48° og ligger nu 1,48 Sm 348° fra *Puntu del Perro* Fyr. c. $36^{\circ} 45' N.$ $6^{\circ} 27' W.$
2424. Gibraltar Stræde. Kap Trafalgar. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 1543. London 1933.)
Paa *Trafalgar* Banke er fundet følgende Dybder:
a. 11,0 m — Klippe — 4,0 Sm 236° fra Kap *Trafalgar* Fyr.
b. 16,5 m — Klippe — 5,85 Sm 244° - — — —
c. 18,3 m — Klippe — 9,40 Sm 249° - — — —
d. 16,5 m — Grus — 6,85 Sm 280° - — — —
Kap *Trafalgar* Fyr: c. $36^{\circ} 11' N.$ $6^{\circ} 02' W.$
2425. Marokko. Tanger. Kap Spartel. Taagesignal uregelmæssigt.
(A. a. l. N. Nr. 40/1188. San Fernando 1933.)
Taagesignalet med Diafon paa c. $35^{\circ} 47' N.$ $5^{\circ} 55',1 W.$ virker for Tiden temmelig uregelmæssigt.
(E. f. S. Nr. 30/1843 1933.)
2426. Madeira. Loo Rock. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1598 London 1933.)
Loo Rock Fyr paa c. $32^{\circ} 38' N.$ $16^{\circ} 55' W.$ er forandret til at vise rødt, fast Lys.
Synsvidden er ubekendt.
(E. f. S. Nr. 1/27 1933.)

2427. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Petit Manan Fyr. Taagesignal forandret.
(N. t. M. Nr. 38/2218. Washington 1933.)
Taagesignalet ved *Petit Manan Fyr* paa c. 44° 22' N. 67° 52' W. afgives nu med Tyfon.
2428. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Manana Island. Taagesignal forandres.
(N. t. M. Nr. 38/2219. Washington 1933.)
Fra omkring den 1. November d. A. vil Taagesignalet paa *Manana Island* paa c. 43° 46' N. 69° 19' W. blive afgivet med Tyfon.
2429. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Tail of the Horseshoe Lystønde Nr. 1 forandret.
(N. t. M. Nr. 38/2226. Washington 1933.)
Tail of the Horseshoe Lystønde Nr. 1 paa 37° 01' (15") N. 76° 04' (00") W. er forandret til at vise grønt Et-Blink. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 35/2102 1933.)

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

2430. (T). Cuba N.-Kyst. Bahia de Cadiz Fyr midlertidig forandret.
(N. t. M. Nr. 39/2306. Washington 1933.)
Bahia de Cadiz Fyr paa 23° 12' (33") N. 80° 28' (51") W. er midlertidig forandret og viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Synsvidde: 18 Sm.
2431. (T). Cuba N.-Kyst. Cayo Paredon Grande Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 39/2307. Washington 1933.)
Cayo Paredon Grande Fyr paa 22° 29' (09") N. 78° 09' (54") W. er for Tiden slukket.
2432. Brasilien. Tutoya. Ilha dos Papagaios. Fyr atter tændt.
(N. f. S. Nr. 41/3761. Berlin 1933.)
Fyret paa *Ponta das Melancieiras* paa c. 2° 41' S. 42° 16' W. er atter tændt. Fyrbaaken er opført tæt ved den ødelagte Baakes Plads.
(E. f. S. Nr. 34/2055 1933.)
2433. Brasilien. Guanabara Bugt. Engenho Velho. Afmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 41/3762. Berlin 1933.)
Engenho Velho Lystønde paa c. 22° 49',₃ S. 43° 12',₆ W., i *São Bento* Kanal. er permanent ombyttet med en rød Tønde.
2434. Chile. Smyth Channel. Summer Passage. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1550. London 1933.)
1. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,₂^s, Mørke 1,₈^s, er udlagt paa 52° 19' 10" S. 73° 38' 47" W., ved E.-Siden af *Summer Passage*.
2. Den sorte Stumtønde med Topbetegnelse c. 0,₁ Sm NW. for (1) er permanent inddraget.
2435. Columbia. Buenaventura Floden. Palmas Island. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 38/2234. Washington 1933.)
Palmas Island Fyr paa 3° 53' (30") N. 77° 22' (12") W. viser hvidt og rødt Et-Blink hver 6^s. Fyret lyser, som følger: Hvidt i Pejlinger fra 308° til 49°, rødt fra 49° til 89°, over *Negrillas Røcks*, hvidt fra 89° til 162°.

- 2436. Mexiko W.-Kyst. Banderas Bugt. Puerto Vallarta (Las Peñas). Ledefyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 38/2236. Washington 1933.)
Ved *Las Peñas* er tændt følgende Ledefyr, der overet i Pejling 97° leder til Ankerpladsen:
Bagfyr. Hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 45 m. Synsvidde: 18 Sm. Et 7 m højt, firkantet, rødt og hvidt, vandret stribet Taarn midt i Byen. $20^\circ 36'$ ($35''$) N. $105^\circ 15'$ ($51''$) W.
Forfyr. Hvidt Et-Blink. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Et 7 m højt, firkantet, rødt og sort, vandret stribet Taarn ved Strandbredden ved Landingsstedet i Retningen 277° fra Bagfyret.
- 2437. Mexiko W.-Kyst. California Bugt. Pond Island S. Skær.**
(N. t. M. Nr. 38/2237. Washington 1933.)
Tre Undervandsskær, der er farlige for Sejladsen, rapporteres at ligge i en Trekant paa c. $29^\circ 02',5$ N. $113^\circ 06',5$ W., S. for en V-formet Pynt paa SE.-Siden af *Pond Island*.
- 2438. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Lime Point Fyr. Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 38/2239. Washington 1933.)
Taagesignalet ved *Lime Point* Fyr paa c. $37^\circ 50'$ N. $122^\circ 29'$ W. er forandret til 2 Stød hver 30^s , Stød 2^s , Pause 2^s , Stød 4^s , Pause 22^s .
(E. t. S. Nr. 43/2059 1932.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2439. (T). Korsika. Les Moines Fyr midlertidig slukket.**
(A. a. N. Nr. 41/1860. Paris 1933.)
Les Moines Fyr paa c. $41^\circ 27'$ N. $8^\circ 54'$ E. er for Tiden slukket.
- 2440. Sardinien. Alghero. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. 255/566. Genua 1933.)
Flammens Højde i det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Bølgebryderen NW. for *Sanità* paa c. $40^\circ 33'$ N. $8^\circ 19'$ E. er 12 m. Synsvidden er 6 Sm.
- 2441. (T). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Palmaiola. Oplysning om Fyr.**
(A. a. N. Nr. 249/550. Genua 1933.)
Isola Palmaiola Fyr paa c. $42^\circ 52'$ N. $10^\circ 29'$ E. er for Tiden erstattet med et midlertidigt Fyr med samme Fyrkarakter som Hovedfyret. Det midlertidige Fyr er for mørket mellem Pejlingerne 198° og 276° .
(E. f. S. Nr. 43/2061 1932.)
- 2442. (T). Italien. Adriaterhavet. Bari. Punta S. Cataldo Fyr midlertidig forandret.**
(A. a. N. Nr. 254/563. Genua 1933.)
Punta S. Cataldo Fyr paa c. $41^\circ 08'$ N. $16^\circ 51'$ E. er midlertidig forandret og viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 15^s , Blink $0,70^s$, Mørke $14,24^s$. Synsvidde: 14 Sm.
- 2443. Grækerland. Ægæiske Hav. Samos. Samiopoulo (Samo-pulo) SW.-Kyst. Skær.**
(A. a. N. Nr. 50(18). Athen 1933.)
Et Skær med $0,6$ m Vand er fundet paa $37^\circ 37' 58''$ N. $26^\circ 48' 40''$ E. tæt ved Bugten *Aghia Pelaghia* ved SW.-Kysten af *Samopoulo*.
- 2444. Bosporus Anduvning. Haidar Pascha. Tønde genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 1578. London 1933.)
Den røde Spidstønde paa $40^\circ 59' 44''$ N. $29^\circ 00' 40''$ E., ved $4,6$ m Vraget, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 36/2157 1933.)

2445. Marokko. Cala Tramontana Fyr atter normalt.

(A. a. l. N. Nr. 39/1156. San Fernando 1933.)

Cala Tramontana Fyr paa c. $35^{\circ} 24',3$ N. $3^{\circ} 01',3$ W. lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 25/1213 1932.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2446. (P). Afrika E.-Kyst. Durban. Anchorage Beacon Fyr forandres.**

(B. a. Z. Nr. 229/2455 's-Gravenhage 1933.)

Omkring den 1. December d. A. forandres *Anchorage Beacon* Fyr paa c. $29^{\circ} 51',5$ S. $31^{\circ} 02',5$ E. til at vise rødt Gruppe-Blink, 3 Blink hver 5^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$, Blink 1^s , Mørke 2^s .**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****2447. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Api Passage. Grund findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 1568. London 1933.)

7 m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. $1^{\circ} 59'$ N. $109^{\circ} 10'$ E., $6,4$ Sm 142° fra *Meroendong* Fyr, er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 25/1576 1933.)

2448. (T). Kina. Yang-Tze Floden Munding. Tung-chow Channel. Hsi-chou (Plover Point). Baake ødelagt.

(N. t. M. Nr. 93. Shanghai 1933.)

Hsi-chou Baake paa c. $31^{\circ} 46'$ N. $120^{\circ} 59'$ E. er ødelagt, men vil blive genopført.**2449. Kina. Liau Tung Bugt. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1601. London 1933.)

En Grund med $5,0$ m Vand rapporteres at ligge paa $40^{\circ} 28' 30''$ N. $121^{\circ} 47' 00''$ E.**XI. Bekendtgørelser m. m.****2450. Danmark. Sundet. Hornbæk Havn. Havnereglement.**Under den 10. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Hornbæk* Havn (c. $56^{\circ} 05',7$ N. $12^{\circ} 27',7$ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved danske Havne (Broer)“ med følgende Tilføjelse (jfr. § 55):„Lystbaade og Fiskerfartøjer, der ikke er hjemmehørende i *Hornbæk*, maa ikke forlade Havnen, forinden Betaling af de for Havnens Benyttelse foreskrevne Afgifter har fundet Sted“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod V e s t : Havnens vestre Mole og den fra denne udgaaende Sandfanger.
b. Mod N o r d : En ret Linie i Retning W.—E. fra Ydrenden af Sandfangeren indtil Skæringen med den nedenfor under c nævnte Linie.

c. Mod Ø s t : En ret Linie parallel med Østre Mole, 200 m E. for denne indtil Skæringen med den foran under b nævnte Linie.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 84.)

2451. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Havn. Havnereglement.

Under den 4. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Kalundborg Havn* (c. $55^{\circ} 40'_{,6}$ N. $11^{\circ} 05'_{,6}$ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“. — For Handel med Fisk gælder særlige Regler.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927 med følgende Ændring i § 7 a: D e t u d g a a e n d e S k i b s k a l v e n t e p a a d e t i n d g a a e n d e .

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod V e s t : En Linie fra Havnens W.-lige Skel (mærket ved en rødvid Pæl med sort, rund Plade) til den SE.-lige Spids af Halvøen *Gisseløre*.

b. Mod S y d : En brudt Linie fra fornævnte SE.-lige Spids af *Gisseløre* til Bøjen ved Indsejlingsrendens Yderende og derfra videre mod E. til det SE.-lige Skel for Havnens Arealer (afmærket som for det W.-lige Skel angivet).

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende: Østre Havnebassin, Bassinet ud for Svovlsyrefabrikken, Bassinet W. for Svovlsyrefabrikken, Vestre Havnebassin, Fiskerihavnen, Lystbaadebassinet W. for Dækværket.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 89).

2452. Danmark. Lille-Bælt. Fyn N.-Kyst. Bogense Havn. Havnereglement.

Under den 6. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Bogense Havn* (c. $55^{\circ} 34'_{,2}$ N. $10^{\circ} 04'_{,9}$ 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 Havnens Værker samt af en Linie mellem Yderenderne af Molchovederne.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin med Svajeplass ved Yderenden.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 34.)

2453. Danmark. Isefjord. Orø Fiskerihavn. Havnereglement.

Under den 10. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Orø Fiskerihavn* (c. $55^{\circ} 45'_{,3}$ N. $11^{\circ} 48'_{,3}$ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod N o r d o g V e s t : Den til Havnen førende Vejdæmning med tilhørende Brohoved.

b. Mod S y d o g Ø s t : En ret Linie fra Yderenden af fornævnte Brohoved til SW.-Hjørnet af Dækmolen og derfra videre som en brudt Linie langs denne Mole, samt videre af en ret Linie fra Dækmolens Inderende til Inderenden af Vejdæmningens S.-Side.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin, der dog ved Anlægsbroer er delt i flere Afdelinger.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 151.)

2454. Danmark. Kattekat. Frederikshavn. Havnereglement.

Under den 10. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Frederikshavns Havn* (c. $57^{\circ} 26'_{,1}$ N. $10^{\circ} 32'_{,9}$ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“ med følgende Tilføjelser:

Saafrømt det i særlige Tilfælde maatte blive nødvendigt at forbyde Skibes Ind- eller Udsejling, gives Signaler derom fra en paa Havnens søndre (vestre) Forhavnsmoles Hoved staaende Signalmast, saaledes:

A. I alvorligt Nødstilfælde (Krigstilfælde etc.).

At Havnen er absolut lukket for Indsejling i alvorligt Nødstilfælde (Krigstilfælde etc.) betegnes ved:

Om Dagen: Tre sorte Kugler. Om Natten: Tre røde Lanterner.

B. Under normale Forhold.

1. „Indsejling forbudt“ betegnes ved:

Om Dagen: En sort Kugle. En sort Kegle med Spidsen opad. En sort Kugle.

Om Natten: En rød Lanterne. En hvid Lanterne. En rød Lanterne.

2. „Indsejling og Udsejling forbudt“ betegnes ved:

Om Dagen: En sort Kegle med Spidsen nedad. En sort Kegle med Spidsen opad. En sort Kugle.

Om Natten: En grøn Lanterne. En hvid Lanterne. En rød Lanterne.

3. „Udsejling forbudt“ betegnes ved:

Om Dagen: En sort Kegle med Spidsen nedad. En sort Kegle med Spidsen opad. En sort Kegle med Spidsen nedad.

Om Natten: En grøn Lanterne. En hvid Lanterne. En grøn Lanterne.

(Signalerne er anbragt i en lodret Linie og i den angivne Rækkefølge fra oven og nedad).

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 Nord: En ret Linie gennem Tokosten paa *Brune Rev* og Trekosten paa *Marensrev*.

b. Mod Øst og Sydøst: En Linie fra sidstnævnte Sømærke gennem Klokke-tønden *Frederikshavn* og herfra til Lys- og Fløjtetønden *Frederikshavn SSE*.

c. Mod Sydvest: En Linie fra sidstnævnte Lys- og Fløjtetønde til det røde Fyr paa Havneus Indermole.

Havnens bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende: Forhavnsbassinet, Mellemhavnsbassinet, Østre Inderhavn, bestaaende af Fiskeri-bassinet og Trafikbassinet, og Vestre Inderhavn, bestaaende af Rutebaadsbassinet, Toldbod-bassinet og Baadehavnen.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Danske Lods, Side 140. Havnelods, Side 65.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korts eller
Bogs Nr. *England:*

T Supplement No. 4 to Channel Pilot, Part III.

N 364 Australia, East Coast. — Hillsborough and Cumberland channels.

R 760 Madagascar. — Cape St. Mary to Bevato island and Ambatozoa.

Tyskland:

T II. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1933.

T I. Nachtrag zum Nautischen Funk-Sprechdienst, Ausgabe 1933.

Tillæg.

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

2455. Danmark. Radiofyrene i Sundet. Nyordning finder Sted.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 8/467 1933 meddeles, at den deri nævnte Nyordning af Radiofyrene *Middelgrunds Fort* (c. 55° 43' N. 12° 40' E.) og *Stevns* (c. 55° 17' N. 12° 27' E.) træder i Kraft Onsdag den 25. Oktober d. A. eller snarest derefter.

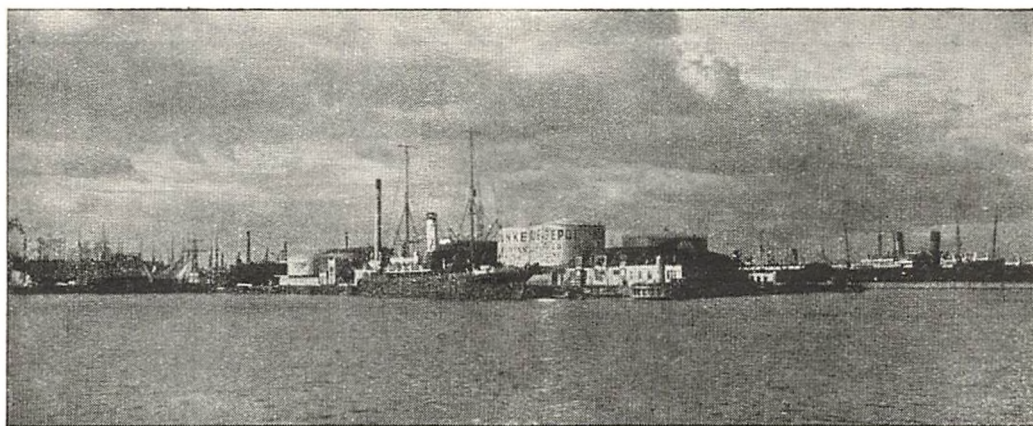
(E. f. S. Nr. 8/467 1933. Danske Lods, Side 264 og 286. Fyr-Fort. Nr. 282 og 317.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2456. **Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sømærker inddraget.**
De 3 røde Stager ved N.-Siden af den gravede Rendes E.-Ende, tæt E. for Lys-
tønden „*Horsens gravede Rende*“, er permanent inddraget.
Yderste Stage: $55^{\circ} 50' (42'')$ N. $9^{\circ} 59' (25'')$ E.
(Kort Nr. 310, 304 og 227. Danske Lods, Side 178, Tillæg Nr. 3, Side 28. Søm.-
Fort. Side 34, Nr. 4.)
2457. (T). **Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner. Baake omblæst.**
Søndre-Rønner Baake, en 8 m høj Jernstang med rød Ballon, paa $57^{\circ} 10' (30'')$
N. $10^{\circ} 55' (30'')$ E. er blæst om, men vil snarest blive genrejst.
2458. (T). **Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Korsholm. Baake væltet.**
Korsholm ydre Baake paa $56^{\circ} 58' (23'')$ N. $10^{\circ} 20' (16'')$ E. er væltet.
2459. (T). **Sverige. Skagerrak. Persgrunden. Lys- og Fløjtetønde midlertidig
slukket og i Drift.**
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)
Lys- og Fløjtetønden *Persgrunden* paa c. $58^{\circ} 42'$ N. $10^{\circ} 51'$ E. er slukket
og i Drift.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



FRA ALFRED OLSEN & CO.'S TANKANLÆG, KØBENHAVN

VERITAS

SMØRE- & BRÆNDELSOLIER TIL DIESELMOTORER

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

BUNKERSTATIONER

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

SMØREOLIEDEPOTER OVERALT

ALFRED OLSEN & CO. ^A/_S

KØBENHAVN

C. 5021. STATSTELEFON 198.

TELEGRAM-ADRESSE: AOLSEN

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.

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 6 Ordrup 3096Amallegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødheder

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

REDERI- & HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027
Grundlagt 1744Telegr.:
Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensldig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 1.600.000 KR.Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

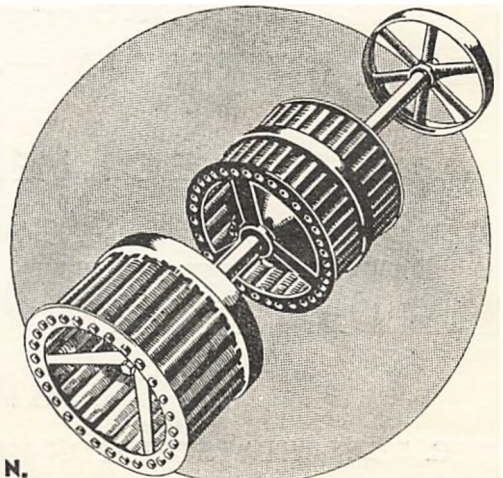
PROVISION-

AGENTS

DANISH MARITIME SERVICETELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN**Den nye Glacia**En fremragende dansk Optindelse paa
een Gang Kølemaskine og Ven-
tilator.Den nye GLACIA forbruger hverken
Olie eller Kølemiddel og er meget
billig i Drift.Glimrende egnet for Proviantkøling, kan
indbygges i eksisterende Iskasser og
Skabe. De allerede leverede automati-
ske Anlæg har vist sig fuldt paalidelige
baade i Tropene og i høj Sø. Spørg os.

A/S ATLAS · NØRREBROGADE 198 · KJØBENHAVN N.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 44

FREDAG 27. OKTOBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

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

FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK.

NATIONENS
ØKONOMISKE
GRUNDVOLD

Til Trods for den usikre politiske Situation synes en Bedring at være at spore i Verdenshandelen. De fleste Landes officielle Statistik viser en glædelig Stigning i Eksporten og Importen, og Tallene Verden over viser ligeledes, at Oplægningerne af Skibene er i glædelig Nedgang — det sidste er jo en naturlig Konsekvens af det første.

Udviklingen for Danmarks Vedkommende er ogsaa i mange Henseender gaet den rigtige Vej. Men de sidste Dages Begivenheder — Englands nye Krav om en yderligere Nedsættelse af den danske Bacon-Kvote — legner ikke noget lyst Billede for vor økonomiske Fremtid. Kun tilsyneladende er det et enkelt Fag, der berøres af denne Kalamitet. I Virkeligheden er det hele Nationens økonomiske Grundvold der ryster, fordi saa uhyre meget af baade Landets og Byernes opsparede Kapital er anbragt i vort industrialiserede og sikkert ogsaa overkapitaliserede Landbrug. For i Modsætning til alle eller næsten alle andre danske Industrivirksomheder har man ikke indenfor Landbruket i disse trange Efterkrigsaar nedskrevet radikalt. Man har arbejdet videre, som om intet var sket og forgæves forsøgt at forrente de oppustede Krigslidsværdier ved en kæmpemæssig Forøgelse af Produktionen. Andre Lande har fulgt det danske Eksempel. Dette gælder særlig de britiske Kronlande og Polen, og Resultatet er blevet, at Produktionen af Bacon og andre Landbrugsprodukter i høj Grad overstiger det kunstigt nedskaaarne Begreb for disse Varer. Man er kommet i Konflikt med det Begreb, Skibsfartsfolk karakteriserer som *what the traffic can bear*, og Resultatet er altsaa blevet kæmpemæssig Overproduktion og ikke-lønnende Priser — lad os i Tavshed forbigaa den tragiske Uformuenhed, at mens Millioner sulter Verden over, maa man herhjemme destruere Menneskeføde i uhyre Kvantiteter.

Paa Grund af vor særlige Handelsaftale med England har andre Lande stillet sig kynisk ligegyldig overfor vore Problemer. Vore gamle Kunder svigter under det ene eller andet Paaskud, og som sagt nu kommer England med Krav om en ny og forsvarlig Beskæring af vor Bacon-Kvote. Lad os haabe, at Bramsnæs-Kommissionen, der nu forhandler i London, maa faa Held til at faa Englænderne overtalt fra denne sidste ødelæggende Nedskæring. Det er vist desværre et forfængeligt Haab — Englands myndige Landbrugsminister har hele det engelske Landbrug bag sig i dette Krav, og han skylder selvfølgelig sine egne større Hensyn end vore Landmænd. Der er iøvrigt i disse Dage et nyt Moment, der kan spille ind. Rusland optræder pludselig som Køber af Bacon i mægtige Partier og har sluttet meget omfattende Kontrakter med den polske Baconindustri om Leveringer hele Vinteren igennem. Dette vil selvfølgelig aflaste Baconmarkedet noget — Spørgsmaalet er, om Aflastningen bliver saa følelig, at vor Bacon-Eksport til England vil beneficere derved.

HAVNENE BØR UNDER SØFARTS-MINISTERIET Vore Læsere vil maaske min- des, at vi for nogle Uger siden — den 29. September — slog

til Lyd for, at Havnene kom til at sortere under Ministeriet for Søfart i Stedet for som nu under Trafikministeriet. Vi motiverede dette Forslag med at paavise, at Skibsfarten og Havnenes Konkurrence med Jernbaner og Biltrafik i Danmark vanskeliggøres ved den Anomali, at Trafikministeriet, som *pro primo* er et Statsbaneministerium, fastsætter Havnetaksterne og derigennem er i Stand til at regulere Skibsfartens og Havnenes Konkurrence med Banerne efter et meget ensidig Statsbanestandpunkt. Vi paa- viste ligeledes, at Statsbanerne efterhaanden overtager ogsaa Passager- og Godstransporten paa Landevejene og derved kraftigt forøger sin Konkurrence overfor den indenrigske Skibsfart.

I en Artikel i Dagbladet *Børsen* for 25. Oktober støtter dette Blad den af os fremsatte Tanke. Det hedder bl. a. i denne Artikel: »For Skibsfarten mellem danske Havne indbyrdes vanskeliggør de nuværende Takster i betydelig Grad Skibsfartens Konkurrencemuligheder overfor Jernbane- og Automobiltrafikken, og det kan i denne Forbindelse være nærliggende at antage, at man nu vil kræve Havneafgifts-Spørgsmaalet flyttet fra Trafikministeriet til Søfartsministeriet, hvor det naturligt hører hjemme«.

Dette Spørgsmaal er i høj Grad aktuelt. For i nærmeste Fremtid skal man til at forhandle om Provins- havnenes Takster for den næste Fem-Aars-Periode. Alle, med Undtagelse af nogle Havne, som forbyg- gede sig i Krigens muntre Aar, er stemt for Nedsæt- telse, og navnlig Aarhus og Aalborg har med Myndig- hed krævet substantielle Nedsættelser af Afgifterne. Tiden er moden herfor, men Nedsættelserne kommer ikke, i alt Fald ikke i det ønskelige Omfang, saalænge Trafikministeriet har det afgørende Ord at sige i denne Sag. Søfartsministeriet er det rette Forum, og under Søfartsministeriet bør Havnene henlægges jo før jo hellere.

Naar dette er sket, bør man iøvrigt nedsætte en sær- lig Kommission, der, ligesom Salter Kommissionen i England, kan finde Vejen for et rationelt og mindre ensidigt Samarbejde mellem alle Transportgrene her i Landet.

ALLIGEVEL INTERNATIONAL OPLÆGNING OG OPHUGNING?

Bølgerne gaar vedblivende højt den engelske Dags- og Fagpres- se. Krav fremsættes vedbliven- de om Retaliation imod de sub- sidierede Skibsfartslande og Ind- førelsen af Subsidier for engelsk Skibsfart. Midt i al denne Larm hæver Lord Essenden, maaske Englands mest indflydelsesrige Reder, sin Stemme. Og adva- rer. Han indrømmer, at Situationen for Englands Skibsfart er mere end alvorlig, at England maa for- berede sig paa at se den engelske Skibsfarts Hegemoni gradvis blive fordunklet, hvis man ikke forinden beslutter sig til en aktiv Skibsfartspolitik. Saa tilføjer han, at den letteste Løsning var at kopiere Subsidie- Politiken. Men denne Løsning tiltaler ham ikke — han karakteriserer det som en unyttig og farlig Poli- tik at arbejde hen til et Niveau, hvor det ene Lands Subsidier korresponderer med det andet. For han er ganske klar over, at Retaliation avler mere Retaliation. I Stedet for foreslaar han, at man søger at faa Ton- nage-Udbuddet og Tonnage-Begæret til at harmonere ved at oplægge og/eller ophugge overflødig Tonnage. Ikke alene som en national Politik, men paa inter- nationale Linier. Med andre Ord, Lord Essenden staar i Dag, hvor Baltic and International Maritime Conference har staaet længe: det internationale Sam- arbejde er den eneste mulige Løsning af Skibsfarts- problemerne.

I sine Kommentarer til Lord Essenden's Tale, skri- ver *Scandinavian Shipping Gazette*, at den interna- tionale Skibsfart har skellig Grund til at være ham taknemlig for dette Standpunkt. Det er den eneste Vej ud af Uforet. Og, tilføjer Bladet, er først de ledende Nationer enig om denne Politik, kan man let faa de andre til at slaa Følge. Der er saa mange rare Metoder for »venskabelig Overtalelse«!

Helt let bliver det selvfølgelig ikke. Den stærke Modvilje, der for Eksempel i England hersker mod de subsidierende Lande, og ganske særlig imod Italien, der har skaaret brede Remme af Albions Ryg i Skibs- farten paa Indien og Sydafrika, vil ikke blive let at overvinde. Paa den anden Side har den bidske eng- elske Kritik ogsaa ophidset Stemningen hos de sub- sidierede, og i Italien arbejdes i Øjeblikket kraftigt for at skabe en Middelhavs-Konference paa samme Linier som Baltic and White Sea Conferencen ud fra den Forudsætning, at »man ikke kan vente at faa Middelhavs-Interesserne beskyttet af Baltic Conferen- cen«.

BRASILIENS NY FLAADE PROGRAM Alle Stormagter øger deres Flaadeprogram. Der bygges overalt i Verden Krigsskibe, og

all tyder paa, at Bygge-Tempoet vil blive sat yderligere op, et naturligt Udtryk for den Utryghedsfølelse, der kendte tegner den nuværende in- ternationale Situation.

Uafhængig af denne Nervøsitet har Brasilien alle- rede i nogen Tid haft udarbejdet et nyt Flaade-Pro- gram, og den brasilianske Marineminister henleder Op- mærksomheden paa, at de skandinaviske Værfter og andre Virksomheder, der er interesseret i Bygning og Levering af Skibe, Materiel etc. til det af Regeringen vedtagne Program, kan ved Henvendelse til Brasiliens Legationer i København, Stockholm og Oslo indhente de nærmere Oplysninger om Flaade-Programmet.

Den 15. December 1933 Kl. 13 aabnes i Rio de Ja- neiro i Marinens Kommissions-Mødesal de dertil ind- komne Forslag, der skal indleveres in triplo og i lak- forsejlet Konvolut, Originalen stemplet i Henhold til Brasiliens Stempellov. Forslagsstillerne skal iøvrigt forinden Indleveringen af deres Forslag dokumentere overfor de brasilianske Myndigheder deres Kvalifika- tioner og stille en økonomisk Garanti — 15,000 Kro- ner — for deres Evne og Vilje til at udføre det Ar- bejde, de tilbyder.

Alle Forslag skal udarbejdes enten i det portugisiske Sprog eller paa fransk eller engelsk.

Fortrinsret vil blive givet Firmaer, som efter Re- geringens Skøn byder de bedste Betingelser, bl. a. vil der blive taget Hensyn til, om Betaling, hel eller del- vis, kan lages i Varer af brasiliansk Produktion.

INDKOMNE SKIBE I KØBENHAVNS HAVN I SEPTEMBER MAANED 1933

	Antal	Register Tons
Danske	1,475	356,206
Svenske	362	65,266
Norske	22	15,087
Tyske	111	20,313
Engelske	18	17,888
Franske	1	813
Finske	35	31,170
Russiske	—	—
Hollandske	19	8,616
Belgiske	1	6,521
Letlandske	6	7,386
Estlandske	14	5,792
Islandske	3	2,569
Amerikanske	7	22,432
Japanske	—	—
Polske	—	—
Danzigske	3	1,881

ialt 2,077 561,940

VERDENS ENERGIKILDER

KAPPESTRIDEN MELLEM KUL OG OLIE TIL SØS

Dette Aars Melchettforedrag holdtes i Institute of Fuel af Sir John Cadman, der til Emne havde valgt »Oljens Stilling i Brændselsverdenen«. Det var sandsynligt, sagde han, at Kulindustrien i sin Tid var glad ved Fremkomsten af Oljen og de nye Mekanismer, den havde bidraget sit til at skabe, fordi Kulindustrien havde iagttaget, at hver af disse nye Mekanismer krævede Jern, Staal og andre Metaller foruden Kraft ved deres Konstruktion, hvorved Forbruget af Kul forøgedes — en Kendsgerning, som Tiden havde gjort mere og mere selvindlysende, til Trods for at Polemikken havde bidraget sit til at tilsøre dette Forhold. Den moderne Kultur — og i Særdeleshed den moderne Industri — opbyggedes paa Basis af Brændsel og Metal, Kul og Jern. Udnyttelsen af disse to Minerale i Forbindelse med Dampkraften muliggjorde for første Gang de store Befolkningstal i Byerne, hvilken Omstændighed mere end nogen anden adskille vor Kultur fra tidligere Tiders. Følgelig kom Industricenterne og de tættest befolkede Byer til at ligge i de Egne, hvor der var Kul og Jern. Saaledes var stadig deres Beliggenhed, dengang da Handelsverdenen opdagede Petroleum, hvilket hyppigst fandtes i Egne, hvor Industrien kun var lidet eller slet ikke udviklet. Petroleumet stødte saaledes sammen med en Kultur, der allerede var dannet og allerede var blevet statisk i en vis Udstrækning. Hvis dets Opdagelse var gaaet forud for Kullet, vilde Nutidens Historie og videnskabelige Udvikling maaske være blevet en hel anden.

Som Forholdene var, var Industrien og Befolkningen allerede fast lokaliseret, og da de ikke let kunde flyttes derhen, hvor Oljen var, maatte Oljen flyttes hen til dem. Olje er en Vædske. Det hæves til Overfladen i Brønde, hvorfra det flyder ud, fremdrevet af naturlige Kræfter, eller hvori det hæves op af Pumper eller ad den mekaniske Vej. Kul er et fast Stof. Det tages op af Minerne hovedsagelig ved menneskelige Anstrengelse.

Da Olje er en Vædske, kan den, fremhævede Sir John, transporteres i Rørledninger over store Distancer, der kun begrænses af geografiske og økonomiske Faktorer, saaledes at Transporthastigheden kun er afhængig af Rørledningens Diameter og Pumpernes Kapacitet. Naar Oljen var naaet ud til Havet, kunde den lades i Skibene gennem Rørledninger med en hvilkenkomhelst ønskelig Hastighed. Endelig fyldtes den i Højovne eller i Forbrændingsmotorer. Under hele Oljens Rejse fra Raffinaderiet til det omsider forbrændes i Motoren — en Rejse, der kan strække sig over adskillige Tusind miles — slaar det een, hvor uhyre Kvantiteter, det er, det drejer sig om, og desuden er det paafaldende, at det manuelle Arbejde indskrænkes faktisk til Pasning af Maskiner og Kontrolring af Ventiler. Transporten af Kul derimod medførte meget manuelt Arbejde paa hvert Stadium fra Kullejets Overflade og videre frem, selvom det maa indrømmes, at der i de senere Aar er udrettet meget ved Anvendelsen af Maskineri til at begrænse den menneskelige Anstrengelse, der medgaar til Kullet Udvinning af Minerne, dets Transport og Forbrænding.

Vender vi os fra de generelle Betragtninger og gaar over til de individuelle Tilfælde, findes den mest iøjnefaldende Kappelstrid mellem Olje og Kul Sted til Søs. En større Andel af Verdens oversøiske Skibsfart fremdrives nu ved Hjælp af førstnævnte Brændselstof. I 1914 viste Statistikken over Verdens mekanisk fremdrevne Tonnage, at 96.6 pCt. anvendte Kul og 3.4 pCt. brugte Olje. Nu er Tallene henholdsvis 54.6 pCt. og

45.4 pCt. Den Hurtighed, hvormed Forholdet har forandret sig er slaende.

Det er flere forskellige Faktorer, der har bidraget til, at Rederne nu anvender Olje som Brændsel. Oljen er lettere at medføre for Skibene og meget renligere. En Lægter med Bunkersolie kan bringe Forsyninger, ligegyldigt hvor Skibet befinder sig, om det er i Dok eller det bare ligger til Ankers. Man kan desuden faktisk anvende ethvert ledigt Rum til Oljebunkers, og nær Beliggenhed til Fyrrummet — en vigtig Faktor for Kullet Vedkommende — er uvæsentlig. Desuden indeholder Brændseloljen en forholdsvis større Energi mængde end Kul, og der kræves derfor mindre Rum til Lagring for en given Kraftmængde. Antallet af Fyrbødere kan reduceres med to Tredjedele, og Dampen kan udvikles med meget større Hastighed.

FORSETTES



København, den 24. Oktober 1933.

Selv om Efterspørgslen efter Tonnage ikke er udpræget livligere, kan der heldigvis noteres Rateforbedringer i flere Markeder. For La Plata's Vedkommende er Bedringen særlig bemærkelsesværdig ved Dagsnoteringer paa omkring 14/6 fra n. a. San Lorenzo til Antwerpen; 15/- 15/6 U.K.; 17/6 Skandinaviens. Sortehavet/Kontinentet betaler 10/6 imod 10/- 10/3 i forrige Uge. Cuba er noget fastere, og Chile/Kontinentet kan krediteres med en Fremgang paa 6d. per ton. Enkelte andre Markeder er ogsaa bedre, uden at det endnu er lykkedes at gennemføre højere Rater, men der er desværre ogsaa Markeder, hvor det gaar den gale Vej. Montreal bl. a. — hvor enkelte Baade har maattet nøjes med 1/41/2d. til U.K., og for Kul fra Wales til Genua har en Reder fundet det for godt at acceptere saa lavt som 5/-; de nærmere Betingelser for denne Slutning kendes ikke, men det ser mærkeligt ud, naar der samtidig slutes til 5/3 5/6 for lignende Størrelser. Gennemgaaende er Fragtmarkedet saa elendigt som vel muligt, men som allerede nævnt, er der Fremgang at spore paa flere Kanter, og forhaabentlig vil Udviklingen herefter gaa i den rigtige Retning.

TRÆLASTMARKEDET

Hvidehavet er færdig med Befragtingen for i Aar. Mange af de Baade, som har været regelmæssig beskæftiget i denne Fart, maa antagelig lægge op, medens andre søger ind paa andre Gebeter, og var det at haabe, at de forskellige Markeder kan taale et extra Kontingent af Tonnage, uden at Raterne forringes yderligere. Fra Leningrad noteres:

17/1,800 Std. Buenos Aires og Rosario ca. 62/6; 1/1,100 Std. Hull 33/-, Holland 33/- 33/6d., 600 Std. Antwerpen 36/- og af Afslutninger fra Østersøen bemærkes:

1,900 Std. 3 Sydlinland/Sharpness og Cardiff 33/6; 925 Fv. Uleåborg/Cardiff 34/-; 320 Std. Uleåborg/Rochefort 49/-; 700 Std. Gelle/Gt. Yarmouth 30/-; 675

FORSETTES SIDE 494

D. S. T.'S FRAGTBERETNING

PORTSAT PAA SIDR 483

Std. Skutskær/Ipswich 30/-. Fra Danzig udbydes en hel Del Laster fra 1,000 Std. ned til 100/200 Std., og noteres for 8/1,000 Std. Baade til London 26/6 27/-, 8/1,000 Std. Hull 29/6.

Canada har endnu nogle Laster til Rater omkring 50/- 53/9d.

KUL, KOKS etc.

Markedet er decideret fastere "all over." Slutninger: 2,800 T. Blyth/Sønderborg 4/-, 1,500 Losning; 2,200 T. Burntisland/Sønderborg 4/6 1,000 Losning; 1,150 T. Blyth/Stubbekøbing 5/1¹/₂d.; 2,700 T. Tyne/Tuborg 3/11d.; 2,500 T. Tyne/Middelfart 4/7¹/₂. Wear/Aarhus 3,800 T. 3/10¹/₂d. 1,250 T. Boston/Kbhvn. 5/3, 1,250 T. Boston/Odense 5/4¹/₂d. Danzig/god dansk Havn noteres 4/6 for 2,000 T., 4/- 4/1¹/₂d. 26/3,500 T. Gdynia/Dublin: 4,200 T. 4/6, 2,000 T. 5/4¹/₂d.

MIDDELHAVET etc.

For store Baade til det østlige Middelhav er det ualmindelig sløjt, hvorimod mindre Baade har et forholdsvis fast og livligt Marked — især til Bay Havne, coasting og det vestlige Middelhav. Cardiff/Genua range fik en 7,000 Tonner til 5/- (den laveste Rate i godt to Aar), men der sluttedes den samme Dag en 7,600 Tonner til 5/3, 6,000 T. 5/6 og 5/7¹/₂d.; Cardiff/Marseille 5,400 T. 6/9. Sfax 6,700 T. 6/3, Alexandria 6/6,600 T. 5/7¹/₂d., Øerne 7/- 7/3, Swansea/Genua 2,750 T. 7/-, Barcelona 1,900 T. 9/6d.; Tyne/Marseille 4,000 T. 6/10¹/₂, Vestitalien 66/8,000 T. 5/3, Venedig 6,700 T. 6/3, Alexandria 5,000 T. 6/3. Sortehavet/Kontinentet er kommet op i 10/6, U.K. 10/9d.; Donau er fremdeles livløst. Alexandria/Hull betaler 9/- 450/500,000 cbf., 9/3 mindre Størrelser. Frugt Spanien/U.K. Kont. indikere 18/- 20/- for 100,000 cbf. Jordnødder Gambia/Avonmouth 26/6. Sfax/Østikyst England 8/-, Bristol 8/-, Rouen 27 Frcs.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kainit Hamborg/Charleston 5,100 T. \$2.60, Hamborg/Wilmington og Charleston 3,000 T., \$2.60, Kul Forth/Montreal 7/- 3/4,000 T. Wales/Montreal 7/9 2,800 T. Swansea/U.S.A. 7,000 T. 6/3. Rug Danzig/U.S.A. 7,000 T. 8/3. Kornbefragtningerne fra Montreal gaar trent, og Raterne er noget svagere: 1/4¹/₂d. 1/5d. U.K. Montreal/Rio rapporteres til 9/6d. Cuba/U.K. Kont. noterer 12/6 d. 7,000 T., 13/- 3,500 T. Cuba/Marseille 7,000 T. 14/-. Oliekager Gulfen/danske Havne 3/4,500 T. \$3.90/\$4. Svovl Gulfen/Grækenland 6,000 T. \$4. Vestkysten er passiv.

SYDAMERIKA

Der konkurreres livligt om de relativt faa Kulordrer til Brasilien og La Plata med det Resultat, at Fragterne svækkes. Hull/Buenos Aires blev accepteret til 10/- pr. November. Wales/Buenos Aires 10/- 10/3, Rio 9/-, men det hjemgaaende Marked er samtidig steglet og betaler 14/3 14/6 til Antwerpen direkte, 15/- 15/6 U.K., 17/6 Bergen/Stockholm Danmark for prompte Baade. For November indikeres en Del mindre, men Befragterne bliver sandsynligvis nødt til at forhøje deres Noteringer.

Salpeter fra Chile til Kontinentet er sidst betalt med 19/- for November/December og Januar Lastning.

ØSTEN

Vestaustralien/Europa noteres uforandret i 24/- 24/6, Sydaustralien 25/6 December/Januar. Flere Sejlere rapporteres til 25/3 25/9 efter Størrelse. Saigon/Mar-

seille-Bordeaux/Dunkirk 8,300 T. 24/4¹/₂d. Dalny/Kontinentel 24/- Oktober/November 72/7,500 T., 23/9 8,500 T. December 24/9 for parcels. De øvrige Markeder er meget sløje.

TIME-CHARTER

7,000 T. del. St. Lawrence redel. Plate 65 cents. 8,200 M/V del. N. Pacific redel. Kina/Japan 5/3; 8,200 M/V del. N. Pacific redel. U.K. Kont. 7/-; 9,000 T. del. St. Lawrence redel. U.K. Kont. 3/-; 7,000 T. del. Hampton Roads redel. Montreal 55c.; 7,800 T. del. Gulfen redel. U.K. Kont. 65c.; 5,000 T. del. New York/redel. U.K. Kont. \$1.

Vestindien har været betydelig livligere til faste Rater: 4/4,500 T. 85c. 92¹/₂c.; 35/3,800 T. \$1; 21/2,800 T. \$1.30/1.35, alt for Rundrejse. Der cirkuleres Forespørgsler for 3/6 Maaneder, og Markedet ser ud til at komme i Sving igen.

FRAGTRATETALET FOR SEPTEMBER 1933

Jan.—Marts 1925 gsnll.	100.0
September 1932	90.0
Oktober —	90.9
November —	92.5
December —	92.9
Januar 1933	94.7
Februar —	105.0
Marts —	103.9
April 1933	100.8
Maj —	99.0
Juni —	98.5
Juli —	98.2
August —	99.2
September —	98.6

Fragtratetallet faldt fra 99.2 i August til 98.6 i September.

Aarsagen til Nedgangen er, at Dollarkursen laa lidt lavere i Forhold til den danske Krone i September end i den foregaaende Maaned. Med Hensyn til selve de noterede Rater har de enkelte Bevægelser af Betydning, der har fundet Sted i op- eller nedadgaaende Retning, omtrent opvejet hinanden. Den i foregaaende omtalte Bevægelse i Raterne paa La Plata er fortsat ind i September, og desuden kan nævnes en Nedgang i vestindisk Timecharter og i Fruglfarten paa Middelhavet.

SOVJETUNIONENS SKIBSBYGNING

Paa Marliværftet, hvorfra der nylig søsattes 3 Diesel-Trælastbaade — »Sevsapljcs«, »Eksportljcs« og »Ljesobel«, er man for Tiden i Færd med at færdigbygge yderligere 2 Baade, ligeledes til Trælast, hver paa ca. 8,000 Tons, nemlig »Maxim Gorki« og »Severoljcs«. Disse Baade skulde være færdig i Løbet af Efteraaret. Derefter gaar man straks i Gang med at bygge endnu 2 Trælastbaade paa ca. 5,000 Tons hver, indberetter Generalkonsul H. H. Schröder fra vort Konsulat i Leningrad.

Det nordlige Skibsværft skal ifølge Ordre fra Moskva inden Aarets Udgang have to Trælastbaade paa ca. 8,000 Tons hver færdig til Søsætning, nemlig »Uralljcs« og »Staryi Bolschevik«. Det førstnævnte er fuldført med 67 pCt., det andet med 76 pCt. Endvidere har nævnte Værft to Fragtbaade — »Voroshilov« og »Litvinov« — under Bygning. Disse Baade skal være færdige til Efteraaret 1934.

Paa det Baltiske Værft er man stadig ved at lægge sidste Haand paa den til det fjerne Østen bestemte Fragt- og Passagerdamper »Kasanj«. Baaden skal efter Sigende omdøbes til »Krasnaja Gazeta«. Den er paa ca. 6,000 Tons. Fra samme Værft venter man i Løbet af denne eller næste Maaned at kunne søsætte yderligere to Trælastbaade paa ca. 8,000 Tons hver — »Kingisep« og »Chruschtov«.

Endelig indeholder Vantransportkommissariatets Byggeprogram for 1934 Planer om Bygning af 900,000 Tons Trætonnage. Heraf er 430,000 Tons bestemt til Kornlægtre. 320,000 Tons af denne Tonnage vil blive benyttet paa Volga og Kama Floderne.

Ifølge Planen skal 220,000 Tons Kornlægtre være færdig til Navigationens Aabning og de resterende 100,000 Tons senest 1. August 1934.

MOTORFRUGTSKIBET "OREGON EXPRESS"

Onsdag den 18. Oktober 1933 afholdt Odense Staatskibsværft ved A. P. Møller, Odense, Provetur med Nybygning Nr. 49, Motorskibet »Oregon Express« af Oslo til Skibsaktieselskabet »Ekspress«, hvis korresponderende Reder er Sigurd Herlofson & Co. A/S, Oslo.

Skibets Dimensioner er følgende:

Længde mellem P.P.	330'—0''
Største Bredde paa Spant	47'—0''
Dybde	30'—6''
Dybgang	21'—0''

Skibet er bygget med to gennemgaaende Dæk, lang Bak og yderligere 1 Frugtdæk i Forrummene og til British Lloyds højeste Klasse, samt forsynet med 2 enkeltvirkende, 8-cyl. Dieselmotorer for Trykforløvning, af Burmeister & Wain's Type, fabrikeret af Aktiebolaget Götaverken, Göteborg. Maskineriet er i Stand til at udvikle 5,100 HK., der giver Skibet en Fart af ca. 16 Knob med fuld Last.

Skibet er bygget udelukkende til Transport af frisk Frugt i nedkølede Lastrum og er udstyret med de mest moderne Indretninger for hurtig Lastning og Losning. Skibet har 2 Master med 8 Lossomme, der betjenes af 8 Stk. 3 Tons elektriske Spil med stor Hejsehastighed. Desuden er der monteret 2 Stk. 3 Tons elektriske Spil med stor Hejsehastighed. Desuden er der monteret 2 Stk. 2 Tons elektriske Dæksvingkraner. Ankerspillet, ligeledes elektrisk drevet, saavel som Lossespillene og Kranerne er fabrikeret af Thomas B. Thrige, Odense. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk, fabrikeret af John Hastie & Co., Ltd., Greenock, betjent af hydraulisk Telemotor, Fabrikat MacTaggart, Scott & Co.

Samtlige 10 Lastrum er isoleret med ekspanderet Kork, og den samlede Netto-Kapacitet er 175,000 cb.ft., Lastevnen ca. 3,200 Tons.

Køleanlægget er fabrikeret af A/S Thomas Ths. Sabroe & Co. og repræsenterer Fabrikens nyeste Type. Anlægget arbejder med Kulsyre og Brint. Det bestaar af 2 Stk. 3-cyl., dobbeltvirkende Kulsyrekompressorer, hver drevet af en 180 HK. Elektromotor. Lastrummene afkøles ved Hjælp af Luftkølere af sidste Type. Luften cirkuleres over Luftkølerne af reversible Strømliniebæsere, og Anlægget er saaledes indrettet, at der samtidig kan transporteres forskelligartet Frugt ved forskellige Temperaturer. Der er installeret moderne Maaleapparater for Maaling af Temperaturen og for Maaling af Kulsyreindholdet i Cirkulationsluften.

Skibet er endvidere udstyret med de mest moderne Hjælpemidler for Navigation, d. v. s. Radiostation med Lang- og Kortbølgesender, Radiomodtager og Radiopejleapparat.

Skibet er udstyret med store, bekvemme og smagfulde Kahytter for 12 Passagerer saavel som for Skibets Officerer og Mandskab med tilhørende Saloner, Baderum etc.

Paa Awningdækket findes en Spisesalon med 18 Siddepladser, desuden 4 Stk. enkelte Passagerkamre og 2 Stk. 2-Mands-Passagerkamre med tilhørende Baderum og Toiletter, alt i moderne Stil med alle Bekvemmeligheder.

Paa begge Sider af Maskinen findes Kahytter og Messer for Maskinofficerer og en Del af Maskinbetjeningen; desuden Baderum for Officerer og Kabys. Kabysen har oliefyret Komfur, og Pantrierne er udstyret med elektrisk Køleskab, Varmeskab og Kogeplader.

Paa Brodækket findes en smagfuldt udstyret Rygesalon med Egetræspaneler, elektrisk Kamin og magelige Møbler; desuden 2 Stk. 2-Mands-Passagerkamre.



I Kaptajnshuset findes Kaptajnens Kontor og Sovekahyt monteret i poleret Mahogni; desuden Kaptajnens Bad, Radiokabinen og Radiotelegrafistens Kahyt. Paa Flyingbridge findes Styrum og Bestikrum.

I Dækshus paa Baadedæk findes Kahytter for Dæks-officerer og Hospital. Agter findes store, lyse 2-Mandskamre for Besætningen samt Bade- og Vaskerum. Alle Rum er elektrisk opvarmede.

Refrigeratorer etc. for Lastkøleanlægget er anbragt paa Hoveddækket paa B. B. Side af Maskincasing. Paa St. B. Side af samme findes Proviantrum samt Kølerum og Fryserum for Proviant til Nedkøling ved specielt Kølemaskineri.

Proveturen foregik i Øresund, og Farten konstateredes paa den maalte Mil under Hveen. Under Fuldkraftsprøven opnaedes en Gennemsnitsfart af 16½ Knob.

Proveturen forløb iøvrigt vellykket i enhver Henseende, og efter at de forskellige Prøver af Skib og Maskineri var afholdt, overtog Rederiet Baaden, hvorefter det norske Flag og Rederiets Kontorflag blev hejst. Skibet tiltraadte derefter sin første Rejse til Nordamerika for at laste Frugt til Europa.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Københavns Havns Budget.

I Havnebestyrelsens Møde paa Fredag kommer Budget-Forslaget for 1934 til Behandling.

Budgetet viser sig at balancere med 4,374,500 Kr. Paa Indtægtssiden figurerer Renteindtægt med 504,500 Kr., Vareafgift 1,900,000 Kr., Afgifter af Fartøjer 900,000 Kr., Afgift ved Knippelsbros Oplukning 55,000 Kr., Lejeindtægt af Havnevæsenets faste Ejendomme 968,200 Kr., Leje af Kraner og Prammateriel 11,000 Kr. og diverse Indtægter 35,800 Kr.

Indtægterne modsvares af en samlet Driftsudgift paa 2,710,800 Kr., saaledes at der fremkommer et Driftoverskud paa 1,663,700 Kr. Dette Overskud fordeles med 318,500 Kr. til ordinære Afskrivninger paa Anlæg og Inventar, 40,500 Kr. til ekstraordinære Afskrivninger, 250,000 Kr. til Imødegaaelse af ekstraordinære Driftsudgifter, 60,800 Kr. til Pensionsfonden, 717,300 Kr. til Forrentning af regnskabsmæssig Formue og 276,600 Kr. til Reservefonds-Henlæggelse.

Af Udgiftsposterne kan nævnes Forrentning af Gæld og Pensionsfonden 975,900 Kr., Lønninger 302,000 Kr., Almindelige Vedligeholdelsesarbejder 319,000 Kr., Renholdelse 101,250 Kr., Skatter, Afgifter, Assurance m. m. 119,000 Kr., Drifts- og Vedligeholdelsesudgifter til Uddybningsmaskiner 109,000 Kr., Drift og Vedligeholdelse af Skibsmateriel 234,000 Kr. og Dyrtidstillæg til Havnevæsenets Funktionærer 158,000 Kr.

Deviationsbog skal føres

I Henhold til Bestemmelserne i Paragraf 272 i Ministeriet for Søfart og Fiskeris Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 skal der i hvert Skib udenfor indskrænket Fart

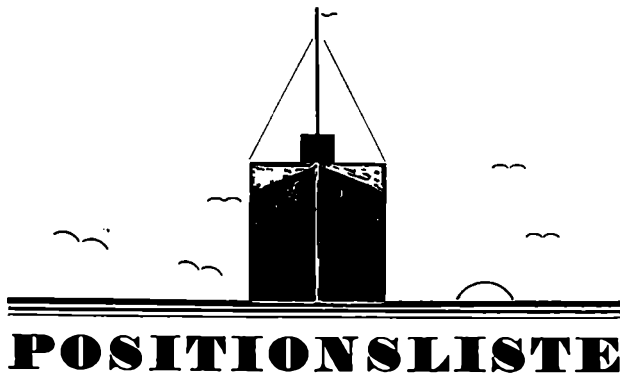
føres en Deviationsbog. Den føres af Skibsføreren eller under hans Tilsyn af Styrmanden, der i saa Fald er ansvarlig for dens Rigtighed.

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har ladet udarbejde en saadan Deviationsbog, der er udkommet paa G. E. C. Gads Forlag i København. Deviationsbogen, der ved Autoriseringen bliver forsynet med Statens Skibstilsyns Segl, er grejt og let fattelig udarbejdet, og dens Format er særdeles handy.

Oplagte danske Damp- og Motorskibe

Af samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflåde var i Begyndelsen af Septbr. oplagt ca. 38 Skibe med ca. 86,000 Brutto Reg.-Tons og ca. 117,000 Tons Dødvægt og i Begyndelsen af Oktbr. ca. 39 Skibe med ca. 80,000 B.R.T. og 111,000 Tons Dødvægt. Bevægelserne i Oplægningerne siden Oktober 1932 fremgaar af følgende Oversigt.

		Antal Skibe	Brutto Reg.T.	Tons Dødv.
Oktober	1932.....	106	260,000	405,000
November	—	79	192,000	293,000
December	—	77	178,000	267,000
Januar	—	81	181,000	273,000
Februar	—	97	200,000	301,000
Marts	—	101	206,000	310,000
April	—	95	203,000	308,000
Maj	—	97	210,000	320,000
Juni	—	78	190,000	289,000
Juli	—	50	127,000	185,000
August	—	41	99,000	138,000
September	—	38	86,000	117,000
Oktober	—	39	80,000	111,000



POSITIONSLISTE

PR. 24. OKTOBER 1988

A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Eriksen, pass. Kbhvn. 11.10.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Dublin 23.10.
 m.t. *Aase Mærsk*, ank. Buenos Aires 11.10.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 23.10. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Agnete*, afg. Hull 14.10.
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 12.10. til Antwerpen.
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Kbhvn. forv. 31.10. til Antwerpen.
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Port Said 22.10. til Genoa.
 s.s. *Allsund*, Petersen, ank. Bungascore Nfld. 20.10.
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Panama Canal 22.10. til Kingston.
 m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Port of Spain 10.10.
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. St. Pedro 5.10.
 m.s. *Annam*, ank. Nakskov 23.9.
 m.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Antwerpen 23.10.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 20.10.
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Boston 10.10.
 m.s. *Asia*, pass. Cape of Good Hope 17.10. p. R. t. Trinidad.
 s.s. *Asko*, Langlykke, afg. Trångsund 17.10. til London.
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Bristol 25.10.
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Sydney N.S.W. 17.10.
 s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Algier 22.10. p. R. t. Aberdeen.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Matanzas 14.10. til Liverpool.

B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Kontinentet 29.9.
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Stettin 26.10. til Kbhvn.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Archangel 23.9.
 s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Bayonne 20.10.
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Ghent 21.10. til Port Brulé.
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Bordeaux 19.10. til Fuchal.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Singapore 20.10.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Spjutsund 7.10.
 s.s. *Bothal*, Spelmann, afg. Bilbao 20.10.
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Helsingborg 23.10. til Vejle.
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Tocopilla 19.10.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Blyth 21.10.
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Blyth forv. 28.10. til Barcelona.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. New Orleans 21.10.
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 1.11. til Preston.

C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, afg. Gøteborg 6.10. til Buenos Aires.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Rotterdam 29.9.
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Palermo forv. 23.10. til Almeria.
 m.s. *Chastine Mærsk*, pass. Panama 6.10.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Port Said 21.10. til Rotterdam.

- m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Flores 15.10. p. R. t. Baton Rouge.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 13.10.
 s.s. *Cimbria*, Krogh, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Methil 19.10. til Kiel.
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Osaka 20.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Liverpool 12.10.
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Alecante 22.10.

D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 28.10. til London.
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Dunkirque 23.10.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong 21.10. til Singapore.
 m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Kbhvn. 21.10. til Baytown.
 s.s. *Delaware*, Christensen, ank. Albany 21.10.
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 3.11. til Newcastle.
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 28.10. til Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Akurerpi 24.10. til Reykjavik.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

- s.s. *Ebro*, Jarltoft, afg. Casablanca 1.11. til Tanger.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Southampton 7.10.
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Nemours 31.10. til Oran.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.
 s.s. *Elie*, Larsen, afg. Harstad 23.10. til Danzig.
 s.s. *Elisabeth*, Mærsk, afg. Belfast 14.10.
 s.s. *Ellensborg*, afg. Nice 17.10.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Heroen 4.10.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Aruba 13.10.
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Elsborg*, ank. Archangel 16.10.
 m.s. *Erria*, ank. Port Said 23.10.
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, pass. Lødingen 21.10. p. R. t. Amsterdam.
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Antwerpen 18.10.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Vancouver 19.10.

F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Assens Faaborg-Rudkøbing Ruten.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Archangel 19.10. til Opangemouth.
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, afg. Port Swettenham 22.10. til Malacca.
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, afg. Mazarron 17.10.
 s.s. *Fredensborg*, pass. Bergen 15.10.
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 25.10. til Oslo.
 s.s. *Frederiksberg*, pass. Kopperik 16.10.
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 28.10. til Antwerpen.
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Stettin 23.10.
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Montreal 21.10. til Kbhvn.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Val de Lenic 23.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Filadelfia 13.10.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Houston 14.10. til Rotterdam.
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Archangel 14.10.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, pass. Hammershus 15.10. østg.

H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Rouen 27.10.
 s.s. *Halfdan*, afg. Antwerpen forv. 27.10. til Casablanca.
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Kotka 17.10.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Svendborg 14.10.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Kbhvn. 22.10. til Randers.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 31.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Leith 4.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller,, afg. Antwerpen forv. 31.10. til Middelfart.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 23.10. til Esbjerg.
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 2.11. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Hamborg 10.10.

I

- m.s. *India*, Kruse, afg. Panama Canal 19.10. til Vancouver.
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. New York 21.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Takorade 13.10. til Corcubion.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Burntisland 12.10.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, afg. Archangel 19.10. til Amsterdam.
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Leith 13.10.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 28.10. til Thorshavn.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Grangemouth 11.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. 10. 33


LONDON	22,40	MADRID	58,50
NEWYORK	483,50	AMSTERDAM	281,25
BERLIN	165,00	STOCKHOLM	115,70
PARIS	27,35	OSLO	112,70
ANTWERPEN	97,20	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	135,10	PRAG	20,80
ROM	36,90		

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.



s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Liverpool 21.10. til Immingham.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Kontinentet 12.10.
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Dondrehead 22.10. p. R. 1. Madras.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Leith 12.10.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Bristol 3.10.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Kbhvn. 11.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Malta 22.10.
 s.s. *Kathlm*, Petersen, afg. Kbhvn. 20.10. til Manchester.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Panama 3.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Warrington 24.10. til Manchester.
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Hamborg 23.10.
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Malaga 13.10.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 2.10.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Hull 4.10.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Panama 15.9.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. London 15.10.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Calais 17.10.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 20.10. til Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kristiansund 27.10. til Trondheim.
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Montreal 11.10. til Kbhvn.
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Hamborg 22.10. til Antwerpen.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Riga 22.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. West Hartlepool 21.10.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 26.10. til Kbhvn.
 s.s. *Maria Toft*, ank. Murmansk 23.10.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Buenos Aires 7.10.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Kovda 10.10. til Garston.
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Helsingør 20.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Casablanca 8.10.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Nordenham 20.10.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Syracuse forv. 26.10. til Catania.
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stège-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Methil 21.10.
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Kambo 21.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. San Pedro 11.10.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Manilla 9.10.
 s.s. *Nordborg*, pass. Røst 16.10.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Algiers 19.10.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen 20.10. til Middelfart.
 s.s. *Oluj Mærsk*, ank. Archangel 9.10.
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Panama Canal 14.10.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires forv. 24.10. til Kbhvn.

P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Rangoon 16.10.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Sydney 17.10.

m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 7.10.
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, ank. Aarhus 24.10.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Odense 1.11. til Aarhus.
 s.s. *Rita*, Willarsen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Leningrad 7.10.
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Guernsey 7.10.
 s.s. *Rosenborg*, pass. Skagen 13.10.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 1.11. til Odense.

S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Trondheim 24.10.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Vancouver 11.10.
 s.s. *Samsø*, Larsen, ank. Strømme 20.10.
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, afg. Antwerpen 16.10.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Dublin 30.10.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk forv. 25.10. til Kbhvn.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Vejle 21.10.
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Cuddalore 20.10.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Soroka 3.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Hamborg 23.10.
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Riga forv. 26.10. til Kbhvn.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Lødingen 13.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 31.10. til Leith.
 s.s. *Slesvlg*, Hansen, ank. Istanbul 21.10.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Setubal 18.10. til Bissao.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Rabat 10.10.
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 26.10. til Aalborg.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 20.10. til Santiago.
 s.s. *Stegelborg*, afg. Casablanca 7.10.
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Shanghai 14.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. New Orleans 6.10.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Newcastle 9.10.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 27.10. til Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 24.10. til Odense.
 s.s. *Søborg*, afg. Onega 15.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Herskind, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 26.10. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Cape of Good Hope 14.10.
 s.s. *Tennessee*, Arel, ank. Drammen 23.10.
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 31.10. til Helsingør.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Calais forv. 23.10. til Hane.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 24.10. til Kbhvn.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Kbhvn. 21.10. til Gøteborg.
 s.s. *Tovelil*, Wilsmark, afg. Bordeaux 21.10. til Barry.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Saksøbing 24.10.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Oran forv. 25.10. til Algier.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 27.10. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 21.10.
 s.s. *Uraineborg*, ank. Beaumont 15.10.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 25.10.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Danzig 12.10.
 s.s. *Viborg*, ank. Hull 13.10.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Makatea 16.10.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Kbhvn. 27.10.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Leixoes 22.10. til Kbhvn.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Amsterdam 20.10.

Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clausen, Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Dundee 13.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 23. OKTOBER 1933

3/m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Burgeo 19.10.
 3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Setubal 21.10.

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

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mամdresch

Aalborg

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

SEJL · FLAG OG PRESSENNINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 & 4326

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 Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

CADENIUS & GRAHN A/S

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotkae

Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

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

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN»

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobbersløf for Træskebe
Patent Menje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.

Telefon: Central 13779.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 25. Oktober 1933.

Nr. 43.

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

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

I. Østersøen.

2460. Danmark. Bornholm. Rønne Lys- og Fløjtetønde atter tændt.
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. $55^{\circ} 05' N.$ $14^{\circ} 38' E.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 41/2396 1933.)
2461. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Furillen Fyr slukkes midlertidigt.
(U. f. s. Nr. 42/2684. Stockholm 1933.)
Furillen Fyr paa c. $57^{\circ} 46',1 N.$ $19^{\circ} 00',4 E.$ vil midlertidigt blive holdt slukket fra den 1. Januar til den 31. August 1934 inklusive.
2462. (P). Sverige. Gotland. N.-lige Indløb til Färösund. Tænding af Ledefyr udsat.
(U. f. s. Nr. 42/2683. Stockholm 1933.)
Da Opmudringen af det nye Løb i *Färösunds N.-lige Indløb* ikke kan ventes færdig i Løbet af 1933, er Tændingen af de to nye Ledefyr, *Holmrevet* og *Boviken*, udsat indtil videre.
c. $57^{\circ} 52' N.$ $19^{\circ} 02' E.$
(E. f. S. Nr. 38/2225 1933. Kort Nr. 268.)
2463. Sverige E.-Kyst. Oxelösund SW. Håldämman. Fast Sømærke genopført.
(U. f. s. Nr. 42/2682. Stockholm 1933.)
Det sorte, faste Sømærke med Trekant med Spidsen opad paa c. $58^{\circ} 37',0 N.$ $17^{\circ} 04',4 E.$, paa *Håldämman*, er genopført.
(E. f. S. Nr. 41/2351 1933.)
2464. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund. Fyrbelysning forandret.
(U. f. s. Nr. 42/2681. Stockholm 1933.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 40/2315 1933 meddeles, at den deri omtalte Forandring af Fyrbelysningen ved *Eggegrund* paa c. $60^{\circ} 43',8 N.$ $17^{\circ} 33',7 E.$ er iværksat.
(E. f. S. Nr. 40/2315 1933.)

2465. Sverige. Bottniske Bugt. Oplysning om Fyrs Tænding under Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 42/2680. Stookholm 1933.)

Nedennævnte Fyr skal, saa længe Skibs fart finder Sted indenfor Fyrenes Synsvi-
vidder, i Tiden fra 1. November 1933 til 28. Februar 1934 ogsaa holdes tændt om Dagen
efter følgende Regler:

1. Fyrene *Rödskallen* paa c. 65° 19' N. 22° 22' E., *Stora Fjäderugg* paa c. 63°
48' N. 21° 00' E., *Holmögadd* 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, saasnart der indtræder
ugunstige Sigtbarhedsforhold.

2. *Rönnskär* Fyr paa c. 65° 02' N. 21° 34' E. skal, saasnart ugunstige Sigtbarheds-
forhold 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.

2466. Tyskland. Pillau. Fyr og Taagesignaler.

(N. f. S. Nr. 41/3704. Berlin 1933.)

Nedennævnte Forandringer ved Fyrbelysningen og Taagesignalerne ved *Pillau*
vil uden nærmere Meddelelse finde Sted i Begyndelsen af November d. A.:

1. *Pillau* Hovedfyr paa c. 54° 38',₄ N. 19° 53',₃ E. forandres til at vise hvidt
og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6^{s.}, Lys 1,₅^{s.}, Mørke 0,₅^{s.},
Lys 3,₅^{s.}, Mørke 0,₅^{s.}. Samtidig forøges Fyrets Lysevne.

2. *Einfahrtsbake Pillau* Forfyr paa c. 54° 38',₈ N. 19° 53',₃ E. forandres til at
vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 6^{s.}, paa samme
Maade og samtidig med Hovedfyret (1), der tillige er Bagfyr.

3. a. Lufttaagesignalet med Taagehorn paa Hovedet af N.-Molen paa c. 54°
39',₁ N. 19° 52',₆ E. erstattes med Taagesignal med Luftmembran. Signalet, der afgives
med en Tonehøjde paa 300 Sv./s., bliver Bogstaverne PI hver 30^{s.}, Tone 0,₈^{s.}, Pause
0,₈^{s.}, Tone 2,₄^{s.}, Pause 0,₈^{s.}, Tone 2,₄^{s.}, Pause 0,₈^{s.}, Tone 0,₈^{s.}, Pause 2,₃^{s.}, Tone 0,₃^{s.},
Pause 0,₈^{s.}, Tone 0,₈^{s.}, Pause 16,₅^{s.}.

b. Paa Hovedet af NW.-Dæmningen oprettes paa c. 54° 38',₄ N. 19° 53',₃
E., ved det røde Forhavs-fyr, et Taagesignal med Klokke. Signalet gives efter Anmod-
ning. To-Slag hver 20^{s.}.

c. Undervandstaagesignal gives med Undervandsmembranen paa c. 54° 39',₇
N. 19° 50',₅ E., c. 160 m NE. for Lys- og Fløjtetønden *Pillau*. Tonehøjde: 1050 Sv./s.
Signalet bliver Bogstaverne PI hver 1^{m.}, Tone 0,₉^{s.}, Pause 0,₉^{s.}, Tone 2,₀^{s.}, Pause 0,₉^{s.},
Tone 2,₀^{s.}, Pause 0,₉^{s.}, Tone 0,₉^{s.}, Pause 2,₆^{s.}, Tone 0,₉^{s.}, Pause 0,₉^{s.}, Tone 0,₉^{s.},
Pause 4^{s.}.

d. Paa SW.-Hjørnet af *Russische Damm* ved Signalstationen paa c. 54° 38',₄
N. 19° 54',₂ E. oprettes et Radiofyr med to 35 m høje Radiomaster. Bølgelængde: 291 kp
(1031 m). Tonehøjde: 335 Sv./s.

Radiosignalet bliver, som følger:

Bogstaverne PI 3 Gange.....	14, ₀ ^{s.} ,
Pause.....	1, ₃ ^{s.} ,
14 Streger, hver af 1 ^{s.} Varighed med en mellemliggende	
Pause af 0, ₃ ^{s.}	17, ₉ ^{s.} ,
Pause.....	0, ₃ ^{s.} ,
En lang Streg.....	6, ₅ ^{s.} ,
Pause.....	1, ₀ ^{s.} ,
Bogstaverne PI 2 Gange.....	9, ₀ ^{s.} ,
Pause.....	10, ₀ ^{s.} ,
	<hr/>
	1 ^{m.} ,
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 ^{m.} ,
Hele Signalets Varighed.....	2 ^{m.} ,
Pause.....	4 ^{m.} ,
Periode.....	6 ^{m.} .

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet ved det 4^{m.}, 10^{m.}, 16^{m.}, 22^{m.} o. s. v.
af hver Time. I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver Time ved det 4^{m.} og det 58^{m.}.

Undervandstaagesignalet sætter ind efter den sidste Prik af det sidste Bogstav
i Bogstavgruppen givet 3 Gange i Begyndelsen af Radiosignalet, d. v. s. 14^{s.} og 1^{m.} 14^{s.}

efter Begyndelsen af Radiosignalet, og gives fortløbende hver 1^m. ogsaa i Pausen mellem to Radiosignaler.

I klart Vejr afgives Radiosignalet uden Forbindelse med Undervandstaagesignalet. Taagesignalerne er til Prøve af og til i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 10/622 og 28/1701 1933. Kort Nr. 269.)

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

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2467. Danmark. Kattegat. Gerrild W. Bønnerup Strand. Læmole under Bygning. Advarsel.

Ud for *Bønnerup Strand* er paa c. 56° 32',₁ N. 10° 43',₅ E. paabegyndt Bygningen af en Læmole for Fiskerfartøjer. Der er allerede udkastet en Del Sten paa Stedet.
(Kort Nr. 247, 278 og 211. Danske Lods, Side 153. Havnelods, Side 37).

2468. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Udbyhøj. Vinterafmærkning. Omskiftning fra Sommer- til Vinterafmærkning af Sømærkerne uden for *Udbyhøj* er foretaget.

Randers Fjord Klokketønde: c. 56° 43',₆ N. 10° 23' E.

2469. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Oplysning om Dybde i Løb m. m.

(U. f. s. Nr. 38/2435. Stockholm 1933.)

1. *Albrektsunds kanal*. c. 57° 52',₇ N. 11° 37',₃ E. Mindste Dybde er 3,₄ m ved Middelvandstand (2,₉ m ved almindeligt Lavvande) og mindste Bredde af Løbet er 20 m. Ved almindeligt Lavvande bør saaledes Skibe med større Dybgaende end 3 m ikke benytte Kanalen.

2. *Kalvesund*. c. 57° 56',₁ N. 11° 34',₈ E.

I det S.-lige Indløb er paa c. 57° 56',₀ N. 11° 35',₀ E., omtrent midt i Løbet og mellem den lille Knolds E.-Pynt og *Tjörnlandet*, fundet en Stengrund med 3,₃ m ved Middelvandstand (2,₈ m ved almindeligt Lavvande). Langs W.-Siden af Sundets N.-lige Halvdel skyder, mellem de to Stager, en Tang- og Mudderbanke med en mindste Dybde af 3,₀ m ved Middelvandstand (2,₅ m ved almindeligt Lavvande) ud til Midten af Løbet. — I det S.-lige Indløb til Kanalen, som har en Bundbredde af 10 m, er en Del Sten gledet ud fra det derværende Glacis, hvorfor det tilraades at holde sig nøjagtigt midt i Renden. Dybden i Løbet er i øvrigt 3,₃ m ved Middelvandstand (3,₀ m ved almindeligt Lavvande).

3. *Hjertösund*. c. 57° 58',₆ N. 11° 31',₉ E.

Dette Løb, der skal have en Dybde af 3,₅ m ved Middelvandstand (3,₀ m ved almindeligt Lavvande) og en Bundbredde af 8 m, har vist sig at have en Mindstebredde af 12 m med forannævnte Dybde. Ganske vist forekommer en Del mindre Puller, men disse kan anses for kun at have ringe Betydning.

Ved det N.-lige Indløb og WSW. for Baaken paa *Tjörn* ligger paa Løbets E.-Side en uafmærket Grund med 3,₀ m Vand ved Middelvandstand (2,₅ m ved almindeligt Lavvande).

4. *Toftösund*. c. 58° 00',₀ N. 11° 32',₂ E.

Løbet har kun paa faa Steder den bestemte Bredde af 15 m og Ler- og Mudderpuller findes flere Steder langs Løbets Kanter. Af disse Puller har kun følgende tre Betydning:

Ved Løbets E.-Side: W. for den anden Tønde med Kost (regnet S. fra) ligger en lille Pulle, hovedsagelig bestaaende af Sten.

N. for den N.-ligste sorte Tønde skyder fra Løbets E.-Side en Grund ud med en mindste Dybde af 2,₉ m ved Middelvandstand (2,₄ m ved almindeligt Lavvande).

Ved Løbets W.-Side: Mellem de to N.-ligste sorte Tønder skyder en Grund med en mindste Dybde af 2,5 m ved Middelvandstand (2,0 m ved almindeligt Lavvande) c. 6 m E. efter.

Under Gang S. fra skal man holde midt i Løbet, indtil den anden sorte Tønde (regnet S. fra) er passeret; derefter holdes noget Styrbord over i den E.-lige Del af Løbet. Kort inden man passerer den N.-ligste sorte Tønde paa Løbets W.-Side, holdes Bagbord over i Løbets W.-lige Del. Under Gang N. fra forholdes omvendt.

5. *Kyrkesund*. c. 58° 01',₅ N. 11° 30',₈ E.

Løbets Bredde er kun paa enkelte Steder ubetydelig mindre end 36 m, men Dybden ved Middelvandstand er paa nedennævnte Steder mindre end 6 m:

a. Ud for *Skaboholm* Baake ved N.-lige Indløb ligger i W.-lige Kant af Løbet en mindre Mudderbanke med 5,4 m Vand ved Middelvandstand (4,9 m ved almindeligt Lavvande). Bankens Yderende ligger c. 75 m fra Land.

b. 65 m S. for *Gåsskär* Fyr ligger paa Løbets W.-Side en lignende Banke med 5,0 m ved Middelvandstand (4,5 m ved almindeligt Lavvande).

c. Paa 58° 01' 27" N. 11° 31' 00" E., E. for den anden sorte Tønde (regnet S. fra), ligger en Grund med 5,0 m Vand ved Middelvandstand (4,5 m ved almindeligt Lavvande).

d. Ud for Pynten W. for *Norra Kyrkesund övre* Fyr ligger E. for Ledefyrinien en Del mindre Stenpuller med 5,8 m Vand ved Middelvandstand (5,3 m ved almindeligt Lavvande) og W. for Ledefyrinien en mindre Grund med 5,4 m Vand ved Middelvandstand (4,9 m ved almindeligt Lavvande). E. for den S.-ligste sorte Tønde ligger paa Løbets E.-Side en Stenpulle med 5,9 m Vand ved Middelvandstand (5,4 m ved almindeligt Lavvande).

e. Paa Løbets W.-Side ligger tværs af det N.-ligste Vaaningshus ved „*Sumpen*“ en mindre Stenpulle med 5,3 m Vand ved Middelvandstand (4,8 m ved almindeligt Lavvande).

For at undgaa ovennævnte Grunde og Banker bør man holde sig nøje i Ledefyrinierne paa de Strækninger, hvor Kortet angiver, at Ledefyrinierne skal benyttes, ligesom man mellem den tredje, og fjerde sorte Tønde (eller omvendt) skal holde nærmere *Gåsskär* Fyr end *Norra Kyrkesund nedre* Fyr.

6. *Väckholmsund*. c. 58° 08',₀ N. 11° 25',₁ E.

Løbet har overalt en større Bredde end den foreskrevne, 36 m, og en Dybde af 6 m ved Middelvandstand (5,5 m ved almindeligt Lavvande), undtagen ved den N.-ligste Stage med Kost, tværs af *Väckholm* NE.-Pynt, hvor en Banke skyder sig 6 m ud W. for Stagen.

2470. Sverige. Skagerrak. Persgrunden. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Lys- og Fløjtetønden *Persgrunden* paa c. 58° 42' N. 10° 51' E. er atter i Orden og genudlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 42/2469 1933.)

2471. Norge. Oslofjord. Holmestrand Fyr forandres.

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1933.)

Den 1. November d. A. forandres *Holmestrand* Fyr paa c. 59° 29',₄ N. 10° 19',₃ E. fra at vise hvidt og rødt, fast Lys til at vise grønt og rødt, fast Lys. Synsvidde: 7,3 Sm for rødt og 6,0 Sm for grønt Lys. Fyret vil efter Forandringen lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 174° til 256°. 2. Rødt i Pejl. fra 256° til 343°.

(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2472. Svalbard. W.-Spitsbergen. Kap Linné N.-Pynt. Isfjord Fyr tændt. Radio-station og Radiopejlstation oprettet.

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1933.)

1. Paa den tidligere Baakes Plads paa c. 78° 03',₉ N. 13° 37',₇ E. er tændt et Fyr, *Isfjord* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s. Flammens

Højde: 21 m. Synsvide: 13,₉ Sm. Et lille rødt Jernhus paa Underbygning, hvis øverst Del er rødmalet. Lyser overalt mod Søen. — Brændetid: 10. September—15. November.

2. Paa Kap *Linné* er paa c. 78° 03',₈ N. 13° 38',₃ E., c. 300 m SE. for ovennævnte Fyr, oprettet en Radiostation (Kaldesignal LML) samt i Forbindelse med denne en Radiopejlstation. Bølgelængde: 375 kc/s (800 m).

2473. Svalbard. W.-Spitsbergen. Isfjord. Grønfjord. Festningen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1933.)

Paa *Festningsholm* ved Indløbet til *Grønfjord* er paa c. 78° 06',₄ N. 13° 57',₅ E. tændt et Fyr, *Festningen* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 10^s, Blink 1^s, Mørke 9^s. Flammens Højde: 11,₅ m. Synsvide: 8,₅ Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille hvidt Træhus. Lyser hele Horisonten rundt. — Brændetid: 10. September—15. November.

2474. Svalbard. W.-Spitsbergen. Isfjord. Adventfjord. Adventpynten Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1933.)

Ved Indløbet til *Adventfjord* er paa c. 78° 15',₁ N. 15° 26',₀ E. tændt et Fyr, *Adventpynten* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 8,₅ Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille rødt Træhus. Lyser hele Horisonten rundt. — Brændetid: 10. September—15. November.

2475. Norge. Havøy NW.-Side. Havøygavlen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1933.)

Paa *Gavlodden* er paa 71° 01' 14" N. 24° 33' 49" E. tændt et Fyr, *Havøygavlen* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s, Blink 0,₅^s, Mørke 7,₅^s. Flammens Højde: 38 m. Synsvide: 9,₈ Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Træhus. Fyret er synligt i Pejlinger fra 38° til 263°. — Brændetid: 18. August—18. April.

2476. Norge. Sørøy NE.-Side. Tarhalsen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1933.)

Paa 70° 52' 12" N. 23° 19' 21" E. er tændt et Fyr, *Tarhalsen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink c. hver 10^s, Blink 1,₅^s, Mørke 8,₅^s. Flammens Højde: 90 m. Synsvide: 17,₃ Sm for hvidt, 13,₂ Sm for rødt og 11,₂ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 21° til 28°.	7. Rødt i Pejl. fra 186° til 200°.
2. Rødt i — - 28° - 60°.	8. Hvidt i — - 200° - 245°.
3. Hvidt i — - 60° - 64°.	9. Grønt i — - 245° - 252°.
4. Grønt i — - 64° - 85°.	10. Hvidt i — - 252° - 260°.
5. Rødt i — - 85° - 95°.	11. Rødt i — - 260° - 272°.
6. Hvidt i — - 95° - 186°.	12. Hvidt i — - 272° - 279°.

Brændetid: 18. August—18. April.

2477. Norge. Skråven. Skråven Radiofyr i Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1933.)

Skråven Radiofyr paa c. 68° 09',₂ N. 14° 39',₅ E. er traadt i Virksomhed for almindelig Drift. Signalets Karakter er Bogstaverne LMK, LMK, en Række (22) Streger og Bogstaverne LMK. Signalets Varighed 1^m 49^s. efterfulgt af en Pause paa 4^m 11^s. — Bølgelængde: 288 kc (1041,₇ m). Under Taage afgives et Signal hver 6^m. I klart Vejr afgives Signaler hver Time begyndende Kl. 0000 (mellemeuropæisk Tid). Signalernes Rækkevidde er beregnet til c. 100 Sm. Radiofyret har ikke Radiotelegraf eller Radiotelefon.

Prøvedriften har givet som Resultat, at der ingen eller kun uvæsentlige Afvigelser kan ventes i og udenfor *Vestfjorden* i Sektoren 300° — 0° — 90° (regnet fra Skibet).

I den indre Del af *Vestfjorden*, indenfor Linien *Skråven—Øksnesodden* Fyr, er observeret store og variable Afvigelser, hvorfor Pejlinger ikke bør tages i dette Farvand.

I Farvandet paa Ydersiden af *Lofoten* og *Vesterålen*, i c. 10 Sm Afstand fra Land, er observeret Afvigelser paa op til ± 5°, hvorfor Pejlinger, taget i dette Farvand, ikke er helt til at stole paa.

Fra 1. Januar 1934 vil Bølgelængden blive forandret til 318,₅ kc (942 m).

(E. f. S. Nr. 42/1989 1932.)

2478. Norge. Stavangerfjord. Dusevigen Fyr forandret.
(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1933.)
Lysvinklerne i *Dusevigen Fyr* paa c. $58^{\circ} 59',_9$ N. $5^{\circ} 41',_0$ E. er forandret, saaledes at Fyret nu lyser, som følger:
1. Rødt i Pej. fra 92° til 137° . 3. Grønt i Pej. fra 143° til $239^{\circ},_5$.
2. Hvidt i — - 137° - 143° . 4. Rødt i — - $239^{\circ},_5$ til 301° .
2479. England. Smiths Knoll. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1611. London 1933.)
Den sorte Stumptønde paa c. $53^{\circ} 00'$ N. $2^{\circ} 20'$ E. er permanent inddraget.
(Kort Nr. 264).

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

2480. Frankrig. Rance Floden. Pointe de Cancaval. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 42/1905. Paris 1933.)
Pointe de Cancaval Baake paa $48^{\circ} 36' 27''$ N. $2^{\circ} 01' 06''$ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 40/2331 1933.)
2481. (T). England S.-Kyst. Spithead. Spit Refuge Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidigt.
(N. t. M. Nr. 1634. London 1933.)
Omkring den 1. November d. A. ombyttes *Spit Refuge* Lys- og Klokketønde paa c. $50^{\circ} 46'$ N. $1^{\circ} 05'$ W. uden nærmere Meddelelse midlertidigt med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2482. Frankrig. Raz de Sein. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 1615. London 1933.)
1. En Dybde paa $7,8$ m er fundet $2,06$ Sm $328\frac{1}{4}^{\circ}$ fra *La Vieille Fyr*.
2. En Dybde paa $8,7$ m er fundet $0,28$ Sm 333° fra *La Vieille Fyr*.
La Vieille Fyr: c. $48^{\circ} 02'$ N. $4^{\circ} 45'$ W.
2483. Frankrig. Belle-Ile. Lodsstation nedlagt.
(A. a. N. Nr. 42/1904. Paris 1933.)
Lodsstationen paa *Belle-Ile* paa c. $47^{\circ} 19'$ N. $3^{\circ} 14'$ W. er nedlagt. Lodser faas ved Indløbet til *Loire* Floden til *Nantes*, *Saint-Nazaire* og alle andre ved Floden liggende Havne.
2484. Frankrig. Ile d'Oléron. Chenal de Saint-Trojean. Baake genopført.
(A. a. N. Nr. 42/1906. Paris 1933.)
Chenal de Saint-Trojean Baake paa $45^{\circ} 50' 45''$ N. $1^{\circ} 10' 12''$ W. er genopført.
(E. f. S. Nr. 40/2335 1933.)
2485. (T). Spanien N.-Kyst. San Sebastian. Monte Urgull. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.
(A. a. l. N. Nr. 41/1218. San Fernando 1933.)
Monte Urgull Taagesignal paa c. $43^{\circ} 19',_3$ N. $2^{\circ} 00',_7$ W. er for Tiden ude af Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 3/115 1932.)

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

2486. (T). Cuba N.-Kyst. Cayo Paredon Grande Fyr atter tændt og midlertidigt forandret.
(N. t. M. Nr. 40/2378. Washington 1933.)
Cayo Paredon Grande Fyr paa c. 22° 29' N. 78° 10' W. er atter tændt og viser midlertidigt hvidt, fast Lys med formindsket Lysevne.
(E. f. S. Nr. 42/2431 1933.)
2487. Chile. Magellan Stræde. Canal Whiteside. Puerto Yartou. Baake forsvundet.
(N. f. S. Nr. 42/3862. Berlin 1933.)
Den hvide Pyramidebaake paa 53° 53' 27" S. 70° 11' 00" W. er forsvundet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2488. Grækenland. Saloniki Bugt. Vespasian Grund. Lystønde genudlagt.
(A. a. N. Nr. 55(23). Athen 1933.)
Lystønden, der afmærker *Vespasian Grund* paa c. 40° 30' N. 22° 48' E., c. 0,7 Sm 245° fra *Kara Bournou Fyr*, er genudlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 38/2258 1933.)
2489. Rumænien. Sorte Hav. Constantza (Constanta) (Kustenjeh). Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 1608. London 1933.)
Omkring den 15. November d. A. forandres, uden nærmere Meddelelse. Fyret paa Hovedet af den E.-lige Bølgebryder paa c. 44° 10' N. 28° 41' E. til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s.
2490. Marokko. Melilla. Vrag afmærket.
(N. t. M. Nr. 1616. London 1933.)
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 1,8 m, ligger sunket paa c. 35° 17' N. 2° 57' W., 0,76 Sm 162° fra *Melilla Fyr*. En grøn Vragtønde er udlagt tæt E. for Vraget.

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

2491. Røde Hav. Zebayir (Zubair) Øerne. Centre Peak Island. Fyr tændt.
(N. f. S. Nr. 42/3883. Berlin 1933.)
Paa *Centre Peak Island* er paa c. 15° 01' N. 42° 10' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 193 m. Synsvidde: 15 Sm.
(E. f. S. Nr. 44/2109 1932.)
2492. Persiske Bugt. Bahrein Havn. Ras Zarwan. Fyr forandres.
(N. t. M. Nr. 1644. London 1933.)
Omkring den 30. Oktober d. A. forandres *Ras Zarwan Fyr* paa c. 26° 15' N. 50° 34' E. uden nærmere Meddelelse fra at vise hvidt Et-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 2^s.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2493. Siam. Siam Bugt. Chentabun Floden Indløb. Lem Sing Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1609. London 1933.)
Lem Sing Fyr paa c. 12° 28' N. 102° 03' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 4^s. Flammens Højde: 88 m. Synsvidde 17 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2494. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø Færgehavn. Havnereglement.

Under den 18. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Masnedø Færgehavn* (c. $54^{\circ} 58'_{,9}$ N. $11^{\circ} 53'_{,8}$ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af Havnens Ydermoler samt af en ret Linie mellem Molernes Yderender.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 128.)

2495. Danmark. Smaalandsfarvandet. Orehoved Havn. Havnereglement.]

Under den 16. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Orehoved Havn* (c. $54^{\circ} 57'_{,6}$ N. $11^{\circ} 51'_{,1}$ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af Havnens Ydermoler samt af en ret Linie mellem Molernes Yderender.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December. 1933.

(Havnelods, Side 150.)

2496. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Havn. Havnereglement.

Under den 16. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Nakskov Havn* (c. $54^{\circ} 49'_{,9}$ N. $11^{\circ} 08'_{,0}$ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod Øst: *Nybro*.

b. Mod Vest: En ret Linie fra W.-Hjørnet af *Trællholmen* til W.-Hjørnet af *Havebyen Rosnæs*.

Havnen bestaar af 2 Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende:

Inderhavnen og Møllebugtsbassinet.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 132.)

2497. Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Havnereglement.

Under den 18. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Skive Havn* (c. $56^{\circ} 34'_{,2}$ N. $9^{\circ} 03'_{,1}$ 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:

Mod Øst: Havnens Ydermoler og en brudt Linie fra Nordhavnens nordre Molehoved til Sydhavnens nordre Molehoved og derfra til Sydhavnens søndre Molehoved.

Mod Nord, Syd og Vest: Af Havnens Værker.

Havnen bestaar af to Bassiner: Nordhavnen og Sydhavnen.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 167.)

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. 6 to Japan Pilot, Vol. 1.
 N 299 Newfoundland. — St. Barbe point to Old Férolle harbour.
 R 2488 United States, East Coast. — Portland harbour.
 R 2843 North America, East Coast. — Chesapeake bay entrance.
 † 299 Newfoundland. — Current island to Bird cove.

Tillæg.

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

2498. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidig.

Lys- og Klokketønden *Taarbæk Rev* paa c. 55° 47' N. 12° 40' E., hvis automatiske Klokke for Tiden er i Uorden, vil den 25. Oktober d. A. eller snarest derefter midlertidig blive inddraget og erstattet med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.

2499. (T). Danmark. Sundet. Stevns Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
Stevns Radiofyr paa c. 55° 17' N. 12° 27' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
 (E. f. S. Nr. 42/2455 1933.)

2500. (T). Danmark. Store-Bælt. Langelandsbæltet. Snøde Rev SE. Vrag afmærket.

Vraget af Motorskonnert *Polarna*, hvorfra 2 Mastetoppe rager 3 à 4 m over Vandet, ligger sunket i 24 m Vand paa 55° 03' (12") N. 10° 59' (34") E., SE. for *Snøde Rev* og c. 2,4 Sm fra Land. En Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink. To-Blink hver 10^s, er udlagt henholdsvis 50 og 125 m E. for Vraget.

2501. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø-Avernakø. Knoldhjørne E. Sømærke i Uorden.

Den sribede Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk, *Knoldhjørne E.*, paa 55° 03' (36") N. 10° 14' (00") E. mangler for Tiden Topbetegnelsen. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2502. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Munke Grunde Sømærke i Uorden.
Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Munke Grunde*, paa $55^{\circ} 57' (40'')$
N. $10^{\circ} 58' (10'')$ E. mangler for Tiden en Kost. Sømærket vil snarest blive bragt
i Orden.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT
AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG
FOR REPARATIONER
OG OMBYGNING

MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:
INGENIØR ALLAN THIERRY
TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

DRUËTA

Druedrikken
med
Mælkesyre

CARLSBERG

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by
Nautical Publishing Co.
33, Amallegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Tel.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer 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.

DAMPSKIBSELSKABERNE

„PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor
Nordre Toldbod
København K.
Telefoner Central
45 62 & 10 562

anbefaler sig med
MOTORBAADE
til Proviant, Stores, Færge samt
Trosseføring, overalt i Havnen
og paa Rheden.

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



BRUG
Holzapfel's
Bundfarver
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmild"
Amaliegade 38

Telefon
Helrup
1619

HERSKIND & WULFF
Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Telefon
Kontor
8712
Amaliegade
41

Salg af
Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner
Brug Kedelrensningsbriketten **RENSØ**, er syrefri og renses
ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE
STEVEDORING
PROVISION-
AGENTS

DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 45

FREDAG 3. NOVEMBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
D/S af 1912
D/S Svendborg
A. P. Møller-Tankbaade
D/S af 1920
D/S Dannebrog
D/S Orient
D/S Norden
D/S Progress
J. Lauritzen
D/S Myren
D/S Torm
D/S Vendila
Det Dansk-Franske D/S
D/S Dania
Det danske Petroleum A/S
D/S Hafnia
Andreas Christensen
A/S Det danske Kulkompagni
D/S Heimdal
De forenede Kulimportører A/S
D/S Viking
D/S Pacific
A/S Em. Z. Svitzers
Bjrnings-Entreprise
Svitzers Bugserafdeling
D/S Ursus
D/S Baltic
D/S Jutlandia
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Nordania
D/S Als
D/S Nautic
Det Dansk-Norske D/S
A/S De danske Sukkerfabrikker
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
D/S Jyden, Esbjerg
D/S Øresund
J. Saabye & O. Lerche
D/S af 1925, Esbjerg
D/S Phønix, Esbjerg
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Activ, Korsør
A/S Dampskibet England
A/S Dampskibet Finland.
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
De forenede Bugsererselskaber

FRA UGE TIL UGE

af

AXEL GERFALK.

FARVEL TIL HAVETS STOLTE SVANER Danmarks Sejlskibsflaade bliver mindre og mindre. I 1913 var den svundet ind til 108,088

Brutto-Tons svarende til 1,119 Sejlskibe. Siden Krigens Afslutning har Sejlskibene haft endnu større Vanskelighed ved at klare sig i Konkurrencen med moderne Skibe, og Aar for Aar svandt Antallet af Havets stolte Svaner, der sejlede under Dannebrog. I 1930 var Sejlskibenes Antal svundet til 240, svarende til 33,457 Bruttotons, og pr. 1. Januar 1933 var der kun 76 danske Sejlskibe tilbage eller 10,356 Tons, eller knap $\frac{3}{4}$ Procent af den samlede danske Handelstonnage. Og saa var endda cirka en Trediedel af denne Sejlskibs-Tonnage i Virkeligheden ikke dansk. De var de tre største af Sejlskibene under dansk Flag, de saakaldte *Presser* Skibe, som tilhørte afdøde Skibsreder *Presser* i Le Havre. Den afdøde var saa betaget af dansk Sømandsskab, at han foretrak at have sine Skibe under dansk Flag og med dansk Besætning, til Trods for, at det var billigere for ham at sejle dem under Trikoloren. Men nu er *Presser* død, og det har længe knebet for *Marstal-Rederen*, forh. *Kæmner Bager* at faa de tre store Skibe med de mægtige Besætninger til at svare sig. Det drejer sig om Skibene »*Claudia*« 1,057 B.R.T., »*Germaine*« 1,059 B.R.T. og »*Suzanne*« 1,229 B.R.T., og disse Skibe har sejlet under de bedste danske Sejlskibskaptajner, hovedsagelig paa *Varmen* efter sjældne og kostbare Træsorter.

Nu har de franske Ejere besluttet sig til at sælge Skibene, der ikke betaler sig. Et af dem er allerede solgt til Italien og de to andre er udbudt til Salg.

Disse Salg er grumme triste. Besætningerne var næsten alle Folk fra *Marstal*, og hvad der er sket, betyder en svær Forøgelse af Arbejdsløsheden. Det er hjerteskrærende at komme til *Ærø* og *Thurø* i denne Tid, og se saa mange af vore allerbedste Sømand gaa ledige og med næsten ingen Chance for at komme ud at sejle igen — i alt Fald ikke med deres elskede Sejlskibe.

**TYSKLAND
OG
SUBVENTIONERET
SKIBSFART**

Scandinavian Shipping Gazette bragte sidste Uge den interessante Meddelelse, at man i Bremen havde dannet et nyt Selskab »*Hanseatische Schiffahrts- und Betriebsgesellschaft m.b.H.*«. Dette Selskab har en nominel Kapital paa 200,000 Reichsmark, og dets Hovedopgaver er at financiere Bygningen af ny Tonnage og paa anden Maade assistere de eksisterende Storrhederier i Hamburg og Bremen. Kapital og Ledelse er direkte under Statens Kontrol, og Selskabet kan ikke ophæves før 1960, med mindre den tyske Stat giver Tilladelse dertil.

Oprettelsen af dette Selskab er et Led i den tyske

Regerings Bestræbelser for at standse uproduktiv Skibsfartskonkurrence mellem Bremen og Hamburg. Ved dets Start understregede Hamburgs Borgmester, at det ligeledes skulde bidrage til en Genoprettelse af Rentabiliteten af Tysklands Skibsfart. Man vilde ikke ind paa Subventionerings-Politik, i alt Fald ikke nogen varig Subventionering.

Officielt har Tyskland ikke siden Krigen subventioneret sin Skibsfart. Men man kan ikke komme uden om, at de store Laan, som Skibsfarten i de senere Aar har modtaget af Regeringen, ikke er tilbagebetalt, og sandsynligvis heller aldrig bliver det. I sidste Tilfælde er Laanene altsaa Subvention. Et Selskab som det nystiftede kan selvfølgelig ikke med en Aktiekapital paa 200,000 Reichsmark gaa ind paa en aktiv Subventioneringspolitik, ej heller skulde man synes, at det kan foretage Nybygninger i større Stil. Ikke destomindre har Selskabet i disse Dage beordret to 20,000 Tonnere cargo liners med garanteret 20 Knobs Fart. Det ene skal bygges af Deschimag, det andet af Blohm & Voss. I Løbet af nogle Maaneder vil Skibsbygningsordre paa to andre af samme Type og Størrelse blive givet. Disse fire Skibe skal gaa paa det fjerne Østen, og Hapag vil faa de to, Norddeutscher Lloyd de to andre at administrere. I nærmeste Fremtid vil Hanseatic ligeledes placere Ordre for to Skibe til den tyske sydafrikanske Service. Man ved endnu ikke, hvilket Værft, der vil blive overdraget Bygningen af disse Skibe, der bliver 12,000 Tonnere og med 16 Knobs Fart. Det er Meningen, at Woermann Linien skal anvende dem — Konkurrencen i denne Fart er blevet betydelig skærpet fornylig ved Kontrakten mellem den sydafrikanske Stat og de italienske Rederier, der betinger kraftig Subvention baade fra syd-afrikansk og italiensk Side.

Financieringen af Bygningen af disse Skibe foretages af Hanseatische Schiffahrts- und Betriebsgesellschaft, altsaa af den tyske Stat.

KRÆNKELSE AF MÆGLERNES RETTIGHEDER

De københavnske Skibsmæglere, hvis Rettigheder er blevet gaaet meget nær i den senere Tid, har længe følt sig krænket over, at Ekspeditionsfirmaet foretager Klareringen af Skibe fra de udenlandske Rute-Rederier, som de repræsenterer. De har derfor anmeldt et Par af disse Firmaer til Politiet for Overtrædelse af Næringsloven.

De to Firmaer — Franck & Tobiesen samt Carl Krarup — forklarede for Retten, at de betragtede sig som staaende i fast Tjenesteforhold til Rederierne og som Følge deraf var berettiget til at foretage Klarering. Dommer Junior var af anden Mening. For ham var det afgørende for, om et Tjenesteforhold foreligger, at den Person, der er tjenende, staar i et almindeligt Underordningsforhold til den anden Part, saaledes at han i det væsentlige, som det hedder i Dommens Præmisser, stiller sin Arbejdskraft til Raadighed for denne, og at det efter det under Sagen oplyste maa antages, at Forholdet til de paagældende Rederier kun er en Del af Tiltalles Virksomhed, og at dette Forhold ikke influerer paa Firmaets Selvstændighed, findes det mellem Tiltalte og Rederne bestaaende faste Repræsentationsforhold ikke at kunne betegnes som et Tjenesteforhold.

Dommeren idømte Indehaveren af Firmaet Franck & Tobiesen, Grosserer H. Tobiesen en Bøde paa 100 Kroner, og de tre Indehavere af Firmaet Carl Krarup hver en Bøde paa 70 Kroner.

Som Defensoratet var anlagt er det saare tvivlsomt, om Sagen appelleres. Det er jo ikke en Sag af principiel Natur, men en Overtrædelse af en eksisterende Lov.

CONFERENCE MANER TIL FORSIGTIGHED

I dets sidste Maanedscirkulære maner Baltic and International Maritime Conference til Forsigtighed — Forsigtighed i mere end én Forstand. Den slaar fast, at med den økonomiske Verdenskonferences dødelige Udgang mistede ogsaa Skibsfarten et Forum for en virkelig international Politik, og peger paa, at man i England i høj Grad samler Bestræbelserne om en Kamp imod Subsidiernes. Konferencen ser selvfølgelig med Tilfredshed paa, at man modarbejder Tendensen til Subsidier. Paa den anden Side er dens Ledelse ganske klar over, at man ingen Udsigt har til i Øjeblikket at faa den afskaffet nogetsteds. Selv om man kunde med et Slag afskaffe alle Subsidier, siger Cirkulæret, saa var Hovedproblemet alligevel tilbage: det mæglige Tonnage-Overskud.

Conferencen advarer derfor først og fremmest imod ikke at tvinge Englænderne ud i en Retaliations-Politik ved yderligere at ophidse den offentlige Mening med nye Subsidier eller Diskriminationer af national Karakter. Men dernæst maner Konferencen til i Stedet for ørkesløst at forsøge Subsidier afskaffet i en Haandevending, at samles om en rationel Ophugnings- eller Oplægningsspolitik, eller begge Dele.

Tiden er sikkert inde for et saadant Fremstød. Som vi omtalte sidste Uge, er de engelske Rederes Førstemand — Lord Essenden — gaaet i Breschen for en saadan Politik. Og det er en kendt Sag, at de engelske Trampredere længe har krævet, at Chamber of Shipping skal tage denne Sag op baade nationalt og internationalt. Vi ved ogsaa, at Chamber of Shipping i disse Dage i Alvor overvejer Muligheden af at forsøge gennemført det af Baltic and International Maritime Conference udarbejdede Forslag om Oplægning og Ophugning. Og den nationale Stolthed bliver jo ikke derved krænket, da det er en kendt Sag, at den engelske Reder, Mr. W. A. Souter er Fader til Planen. Da han udarbejdede den var han, som bekendt, Formand for Baltic and International Maritime Conference.

NEDGANG I VER- DENSTONNAGEN

I den Beretning over Selskabets Virksomhed i Aaret 1932/33 (fra 1. Juli 1932 til 30. Juni 1933), som Lloyd's Register of Shipping har udsendt i Gaar, er Verdenstonnagen i Aarets Løb blevet 3,300,000 Tons mindre ved Salg til Ophugning og ved Søulykker. Selskabet mener, at Verdenstonnagen fra 70,000,000 i 1931 vil være gaaet ned til 65,000,000 Tons i Løbet af ganske kort Tid.

Desuden viser Selskabets Statistik, at cirka 18,500,000 Tons af Verdenstonnagen er over 20 Aar gammel og altsaa snart moden til Ophugning. Lloyd's gaar derfor ud fra, at Skibsbygningsindustrien snart vil være over den værste Tid, og at Ordrene paa nye Skibe er paa Trapperne — Selskabet peger i saa Henseende paa Skibsbygningens sidste Kvartal, der udviser en decideret Stigning. Derouten er standset.



Oplægningerne lidt mindre

Oplægningerne er nu igen nede under de 100,000 Tons. Ifølge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse pr. 31. Oktober var der 30 af Medlemmernes Skibe oplagt svarende til en Dødvægttonnage af 99,032 Tons. Dette er to Skibe og 5,733 Tons mindre end Ugen forud.

VERDENS ENERGIKILDER

KAPPESTRIDEN MELLEM KUL OG OLIE TIL SØS

PORTSAT FRA SIDE 493

DAMPMASKINENS FREMTID

Men det var ikke alene Anvendelsen af Olje med Frembringelse af Damp, fortsatte Sir John, der havde fremkaldt den store Forandring til Søs. Damperen stod nu overfor en farlig Rival i Motorskibet. I 1914 fremgik det af Lloyd's Register, at Verdenstonnagen af Motorskibe drevet ved Forbrændingsmotorer beløb sig til 220,000 Tons — d. v. s. 0,45 pCt. af den samlede Tonnage paa daværende Tidspunkt. De seneste Tal angiver, at de Motorskibe, der nu er svømmende, beløber sig til 10,000,000 Tons og repræsenterer 15 pCt. af Verdens Skibsfart. Dette var et Eksempel paa, hvorledes Naturvidenskaben og Nationaløkonomien marscherede Haand i Haand. Den omtrentlige Varmeydeevne hos en stor op- og nedadgaende Skibsdampmaskine kan ansættes til 15 pCt. En Dampmaskine, der arbejder med ekstra Damptryk, giver 20 pCt. En Forbrændingsmotor af den Type, der installeres i moderne Skibe, har Varmeydeevne af tilnærmelsesvis 35 pCt. Anvendelsen af Olje er derfor ikke alene resulteret i en bedre Økonomi, men det har tillige muliggjort, at en givet Mængde Arbejde kan udføres med det mindst mulige Forbrug af Verdens naturlige Reserver af potential Energi.

Paa dette Tidspunkt kan maaske med Rette spørges, om Olje ikke til sidst helt kommer til at erstatte Kul som Brændsel til Søs? Et flygtigt Blik paa Tallene vilde maaske føre een til den Konklusion, at den vilde. Men da de nævnte Tal er af generel Karakter, afslører de ikke Detaillerne ved Udviklingen. Ja, faktisk har Oljen ikke erstattet Kullet paa alle Omraader, men er kun blevet optaget til de Anvendelser, hvortil det er særligt egnet. De hurtigste Passagerruteskibe i Verden anvender næsten udelukkende Olje som Brændsel, idet de har dampdrevne Turbiner som Drivkraft. De Rutebaade, hvor Hastigheden er af mindre Betydning, bliver i højere Grad udstyret med Eksplosions-Motorer, som, selv om de ikke egner sig til de allerstørste Hastigheder, har store Fordele paa Brændsels- og Pladsøkonomiens Omraade fremfor Dampen. De øvrige Skibsklasser, hvor Økonomi i Driften spiller Hovedrollen, er gaaet over til Olje eller anvender vedblivende Kul, alt efter hvad der har vist sig at være mest økonomisk.

Disse Udviklingslinier er et Resultat af den forøgede Indflydelse af mange Faktorer. De viser, hvilken Stilling Kullet og Jernet har faaet paa Skibsbrendselens Omraade, en Stilling, som Fremtiden maaske vil bekræfte, men som kan ændres som Følge af Udviklingen paa andre Felter, det være sig videnskabelige, industrielle eller kommercielle.

ORGANISATIONEN AF KUL- OG OLJE-INDUSTRIEN

En Betragtning af de Fremskridt, som Økonomien paa Brændselsmidlernes Omraade havde gjort, førte Sir John til den Konklusion, at meget af Kulindustriens Velstand i Fortiden beroede paa Ødselhed, og at man ved at gaa videnskabeligt til Værks overfor Brændselsproblemerne havde fremkaldt en Formindskelse af nævnte Industris Velstand derved, at man udtrak mere Energi af hver Ton Kul konsumeret. Det forekom ham, at Kulindustrien undervuredede de gode Egenskaber ved den Brændsel, de producerede, og det var hans Opfattelse, at Kullet's nutidige og fremtidige Stilling vilde blive en helt anden, hvis denne Industris Mænd havde indtaget en anden Holdning. I Fortiden og i stor Udstrækning ogsaa i Nutiden havde Kulindustrien udelukkende interesseret sig for Kul-

lets Produktion og Salget af den solide Masse ved Skaktens Munding. Derefter interesserede Industrien sig i Almindelighed ikke længere for sit Produkt. De videnskabelige og kommercielle Fremskridt, som Kulindustrien gjorde, var ikke Resultatet af en Anticipering af Konsumenternes Behov, men en Følge af sidstnævntes Tryk paa Industrien for at faa denne til at tilpasse sine Produkter efter deres Ønsker. Kulværket og Konsumenten var ude af Berøring med hinanden.

Oljeindustrien har maaske været heldigere end Kulindustrien. Den er stadig relativt ung. For de fleste Foretagenders Vedkommende har man maattet anvende en betydelig Kapital paa de indledende Processer som Efterforskningen af Oljekilder, disses Opdagelse og Udnyttelse. Følgelig er Produktionen af Olje i stor Udstrækning blevet foretaget af store Aktieselskaber, der ejede rigelige Kapitalmasser; og disse Aktieselskaber indsaa hurtigt det kloge i, at de selv drev alle de Banker, der havde med Oljen at gøre, til fra Eftersøgningen til det endelige Salg til Forbrugeren. Som Følge af denne Kontrol paa alle dens Stadier har Oljeindustrien bestandigt været klar over Ændringerne i Efterspørgselen efter dets Produkter, over nye Muligheder samt over Nedgangstendenser.

Samtidigt med at Efterspørgselen indvirkede paa Udbudet, har Oljeindustriens Kemikere og Fysikere paa deres Laboratorier bestandig forsøgt at forbedre Produkterne og har stræbt mod det Maal, at praktisk talt hver Brøkdel af den Raanafta, der produceres i Brøndene, udnyttes paa en eller anden profitabel Maade. Naar man lige undtager de uundgaelige Tab ved Destillation og Behandling, kasserer man ikke noget, der kan anvendes.



København, den 31. Okt. 1933.

Som omtalt i sidste Ugeberetning har der været en Bedring i nogle af de vigtigste oversøiske Markeder; denne Bedring fortsætter heldigvis, og vi er tillids udvidet til andre Markeder. Efterspørgselen er endnu ikke af betydelige Dimensioner — ej heller Raterforbedringerne, men bare det, at der er mere Liv rundt omkring, giver Forhaabninger om, at Fragtmarkedet kan rette sig. La Plata Fragterne er steget med 6d. à 1/2, Australien, Dalny og Cuba noteres ca. 6d. højere end i forrige Uge, og fra Sortehavet gøres en Del til "well maintained rates." — De forskellige Kulmarkeder er derimod gaaet noget tilbage i Antallet af Forretninger saa vel som i Rater. Trælastmarkedet er meget stillestående, og det samme er i høj Grad Tilfældet med Montreal og Pacific, men ogsaa her kan der komme Overraskelser i den ellefte Time.

TRÆLASTMARKEDET

Raterne fra Østersøen holdes nede paa et uanstændigt lavt Niveau til Trods for den langt fremskredne Aarstid (de aller nordligste Østersøhavne forventes lukket tidlig November), da Chancerne for langsomere Ekspedition og daarligere Indtagende altid er til-

stede. Blandt de senest rapporterede Afslutninger bemærkes:

650 Std. Kotka & Trångsund/Rochefort 38/-. 675 Std. Ræfsø/Honfleur 34/-. 500 Std. Trångsund/Bordeaux 155 Frcs. 450 Std. Kemi/Preston 42/6. 1,200 Std. Kemi/London 30/-.

Desuden adskillige store Baade fra Syd-Finland til Antwerpen til omkring B. Frcs. 185/200 DBB, 28/30/6 Props.—

Noteringer:

1,200 Std. 2 Syd-Finland/Sharpness 33/ 34/. 1,000 Fv. Wasa/Cardiff 34/-. 700 Std. Raumo & Ræfsø/London 28/6 29/6.

Canada. 650 Std. Pictou/West Britain 52/6 Option part-cargo London 57/6. 950 Std. Bay Chaleur/W.B.E.I. 51/3.

KUL, KOKS etc.

Markedet er fast, og Raterne lidt højere, men ogsaa kun lidt.

Forth/Svendborg 2,000 t. 4/10¹/₂. Østkyst U.K./Aarhus 1,800 t. 5/- og 5/1¹/₂d. Methil/Vejle 2,200 t. 4/9. Burntisland/Fredericia 3,000 t. 4/3. Boston/Odense 1,300 t. 5/4¹/₂.

Store Baade faar stadig kun 3/9 4/- E.C. UK/Kbhvn., 1,000 t. à 1,200 t. Losning. Koks: 2/2,500 t. Glasgow/Kbhvn. 6/9 7/-. Pt. Brulé/Kbhvn. 15/2,000 t. 5/9 6/-. Noteringerne fra Danzig/Gdynia er ret faste — men uforandrede.

MIDDELHAVET etc.

Cardiff/Genua rapporterer 3 store Baade paa 8,500 à 10,500 t. til 5/-; disse Baade skal ophugges i Italien, og Befragterne har derfor haft let Spil med at trykke Fragten. Pt. Talbot/Genua 4,300 t. 6/3, Cardiff/Øerne 6,000 t. 7/-. Østkysten/Øerne 7/- à 7/6, Ceuta 4,500 t. 6/6, Vest Italien 6/7,000 t. ca. 5/3. Markedet er svagt med liden Tilgang af nye Ordre og stort Udbud af Tonnage.

De hjemgaaende Markeder kan ikke prale med noget, dog er Sortehavet fast paa Basis af 10/6d. 10/7¹/₂d. Kontinentet, 3d. mere U. K. Donau noterer omkring 14/6 15/6 U.K. Kont. Huelva/Rotterdam 7,500 t. 6/3, Hull 3,300 t. 8/-, Rouen 2,400 t. 8/4¹/₂d. Saloum/Kontinentet ca. 20/6d. Basis.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende: Swansea/Montreal-Quebec 5,700 t. 8/-, 3,000 t. 8/6 9/-, Wales/Havana 6,500 t. 6/6, Østkysten/Havana 3,500 t. Koks 10/3, Dunston/Halifax 2,000 t. Koks 9/- 9/3. Montreal skuffer i aller højeste Grad, baade hvad Beskæftigelsesgrad og Rater angaar. Til U.K. er akcepteret 1/3³/₄d., Vest Italien 8¹/₂c. Cuba noteres højere: 13/6 13/9 5/6,000 t.; Skrapjern New York/Vest Italien 6,600 t. \$3.20, Havana/Gdynia 4,750 t. \$4. British Columbia/U.K. 7,000 t. 19/6 f.i.o. December

SYDAMERIKA

Udgaaende Kullaster er igen lavere. Wales/B. Aires saaledes 9/6 à 10/-, Rio 8/9, Sunderland/Montevideo 9/3, Rotterdam/B. Aires 9/9, Rio 8/6. Heldigvis kan der noteres en yderligere Fremgang i det hjemgaaende Marked, og Markedet ser ud til at kunne holde.

Rosario/Antwerpen 8,000 t. 14/3 ppt. Rosario/U.K. A/R 6,200 t. 16/ ppt., 5,600 t. 16/3 Novbr. Decb. Rosario/Bergen/Stockholm 6,200 t. 17/6 Novb. San Lorenzo/U.K. H/H 8,200 t. 14/6 ppt. San Lorenzo p.p. U.K. 7,500 t. 15/- Novb./Dec., 8,200 t. 15/9 Novb. San Lorenzo/A/Rotterdam 6,000 t. 15/- ppt. San Lorenzo/St. John/Halifax 5,500 t. 18/3 ppt. B. Aires & B. Blanca/London 12,000 t. 13/9.

Chile/Kontinentet indikerer 19/6. Peru/U.K. Kont. 4,500 t. Guano 22/6.

ØSTEN

Australien betaler noget mere, saaledes rapporteres sluttet: Vest Australien/Europa. Dec. og Januar 25/-, Syd-Australien 25/6 Novb./Dec. 26/3 Jan. Sydney 22/6 Decb., 23/ Dec./Jan. Dalny er ogsaa bedre: 24/- 8,000 t. Novb., 24/6 7,200 t. Dec. Bombay/Kont. 6,800 t. 22/6 Novb. Reunion/Frankrig 6,500 t. 20/-. Philippinerne/Europa 7,000 t. 28/9 per 60 cbf. Kolsichang/Cuba 31/3 Novb.

TIME-CHARTER

Vestindia-Markedet ligger ret fast, og der er en Del mere Efterspørgsel for trip across.

UDFØRSLER AF POLSKE KUL

over Danzigs Havn i August og September 1933

Generalkonsulatet i Danzig meddeler, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af August Maaned er udført 208,613 T. Kul, deraf til Danmark 25,568 T., mod 202,373 T., deraf til Danmark 25,215 T. i Juli Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Frankrig	61,972
Sverige	52,863
Italien	47,740
Danmark	25,568
Norge	3,175
Irland	11,690
Finland	3,845
Island	1,760

208,613

Vort Generalkonsulat i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af September Maaned er udført 229,920 T. Kul, deraf til Danmark 24,204 T., mod 208,613 T., deraf til Danmark 25,568 T. i August Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Italien	64,566 T.
Sverige	54,463 »
Frankrig	51,585 »
Danmark	24,204 »
Norge	11,870 »
England	7,385 »
Finland	5,590 »
Grækenland	3,337 »
Letland	2,650 »
Holland	2,435 »
Belgien	1,175 »
Island	660 »

229,920 T.

DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

I FREMMEDE HAVNE

ANTWERPEN:

14 Ankerrui, Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer A Kildahl.

CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrerinde Andrea Bøe.

HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street. Telef. Royal 1879. Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

NEWCASTLE:

163/167, Westmorland Road. Telef. 33975. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Sigfred K. Knutsen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer V. Norenberg.

ROUEN:

Rue St. Jacques 22. Telegramadr. »Scandhome«. Bestyrer J. Degner-Jensen.

Hjemmenes Bestyrere sørger for: 1) Sømænds Indkvartering, 2) Hentning og Ombordbringelse af Tøj, 3) hurtig Hjemsendelse af Penge eller Opbevaring deraf, 4) paa Rederiernes eller Kaptajnens Anmodning skaffer de Folk til Skibene uden nogen Udgift for Søfolkene.

MEMEL—KLAIPEDA I 1932

Det danske Konsulat i Memel har sendt Udenrigsministeriet nedenstaaende Beretning:

Før Verdenskrigen gik Handelen paa Rusland hovedsagelig over Havnene i Danzig, Königsberg, Libau, Riga og Leningrad, medens Memel, der som Opland kun raadede over de 3 østligste Kredse af Østprøjsen, var af mindre Betydning og navnlig tjente som Afskibningshavn for Træ, der ad Floden Njemen flaadedes fra det nuværende Litauen og Polen. Som Specialhavn for Træ var Havnen da ogsaa i første Linie indstillet paa denne Transport, medens man kun i ringe Grad raadede over Indretninger for den almindelige Vare- og Stykgodstrafik. Efter Memeldistriktets Sammenslutning med Litauen blev Havnen stillet overfor helt nye Opgaver, idet den, bortset fra Fiskerihavnen i Sventa, blev Litauens eneste Havn og saaledes kom til at danne Porten for Landets søværts Forbindelse med Udlandet. Antallet af anløbende Skibe tog stærkt til, og det viste sig snart, at Havnen kun med Vanskelighed var i Stand til at magte Trafikken. I 1932 er der saaledes registreret ialt 1,113 indgaaende og 1,117 udgaaende Skibe, hvilket ikke skal være forekommet i de sidste 40 Aar af Havnens Historie. Tonnagens Art har desuden ændret sig, saaledes at Tonnagen af de i dette Aar anløbende Skibe langt overskrider Tonnagen af det tilsvarende Antal Skibe i tidligere Aar. Efterhaanden som Trafikken steg, indsaa man Nødvendigheden af at udvide Havnen, og i Efteraaret 1930 blev det ovedraget det danske Firma A/S. Højgaard & Schultz at bygge et nyt Havnebassin. Arbejdet paabegyndtes straks, og den 17. December 1932 fandt Havneindvielsen Sted. Det nye Havnebassin bestaar af en nordlig Kajmur paa 115 m. Længde, en østlig paa 527.50 m og en sydlig paa 220 m., altsaa en samlet Kajlængde paa ialt 862.5 m. Samtidig uddybedes det hidtidige Bassin og Indsejlingen, saaledes at mindste Dybde nu andrager 7 m. Havnen beskyttes af to Moler, nemlig den tidligere Vinterhavns gamle Mole, som er blevet forstærket og forlænget til en Længde af 330 m. og en ny 275 m. lang Mole i Jernbeton. Endnu mangler dog i Havnens Fuldførelse Anskaffelse af nye Kraner, Bygning af nye Lagre og Pakhuse, ligesom omfattende Jernbanespor-Arbejder maa udføres. Den samlede Udgift til Havnens Udvidelse og Indretning er anslaaet til ca. 9 Millioner Lit, hvoraf noget over Millioner Lit falder paa den af Firmaet Højgaard & Schultz udførte Del.

Kort før Indvielsen af det nye Havnebassin aabnedes Trafikken paa den nye Jernbanelinie Telsiai-Kretinga, som ligeledes er bygget af A/S. Højgaard & Schultz. Ved denne Linie er Afstanden mellem Kovno og Memel (i Lufllinie knapt 200 km) forkortet med 59 km fra 382 km til 323 km, hvorved Omvejs-Koefficienten, der før androg 91 pCt., nu er bragt ned paa ca. 60 pCt., men samtidig har man opnaaet, at Forbindelsen, som før gik over Letland, nu ikke mere berører fremmed Omraade.

Siden 1924 har saavel den indgaaende som den udgaaende Trafik været i stadig Stigning. Samtidig har Arten af de ind- og udførte Varer ændret sig væsentligt. Medens Indførslen tidligere, bortset fra Cellulose-Fabrikernes Forbrug af Kul o. lign. overvejende bestod af Stykgods, er i de senere Aar Stabelvarer traadt i Forgrunden; disse udgjorde i 1932 94.1 pCt. af den samlede Indførsel. De indførte Stabelvarer udgjordes hovedsagelig af Træ, Kul, Cement, Kungsgødning, Raaphosphat, Svovlkies, Kalksten, Mineralolie, Metaller, Sukker, Salt og Saltsild.

Hvad Udførslen angaar, indtager Træexporten stadig den største Plads, men medens denne i Aaret 1925 oplag 83.7 pCt. af Havnens samlede udgaaende Trafik paa 139,114 Tons, udgjorde den i 1930 kun ca. 60 pCt. I 1932 udgjorde Træexporten 68.8 pCt. af den samlede Udførsel, som da var steg til 222,092 Tons. De sidste Aars Stigning i Udførslen skyldes for en stor Del Exporten til England af Bacon og Smør, der i 1930 begyndte at gøre sig gældende og nu er vokset til et anseligt Omfang.

Det af *Savværks-Industrien* i Memelomraadet i de sidste Aar forarbejdede Træ har for Størstedelens Vedkommende været af russisk Oprindelse, idet der siden 1930 mellem den sovjetrussiske Trætrust »Exportles« og Memeler Holzsyndikat A.G. har bestaaet en Overenskomst om Opskæring og Export af russisk Træ. Der er saaledes i de senere Aar aarligt blevet forarbejdet fra 170,000 til 220,000 cbm Træ. Hverved har det været muligt at beskæftige ca. 2,000 Arbejdere. Overenskomsten med Sovjet-Rusland løber imidlertid kun til Oktober 1933, og der føres for Tiden Forhandlinger om en ny Ordning. Træsyndikatet har dog i det sidste Aar arbejdet med betydeligt Tab og har maalt støttes saavel af den lokale memellanske som af den litauiske Regering.

En ikke ubetydelig Del af Træeksporten udgøres af Krydsfinér, der fremstilles af det hollandske Firma A. Bisdorn & Zoon G.m.b.H., Memel. Ogsaa for dette Firma

har 1932 været et meget ugunstigt Aar, saavel med Hensyn til Priser som til den exporterede Mængde. Da Litauen stadig har opretholdt Guldparitet for sin Valuta, var Fabrikken ikke i Stand til at konkurrere med Fabriker i andre Lande, der har fulgt Pund-Kursens Fald, men maatte koncentrere sig om Fremstillingen af Special-Plader. Aaret afsluttedes med et betydeligt Tab. Udsigterne for det løbende Aar 1933 er noget bedre, men dog langtfra tilfredsstillende.

Den øvrige *Industri* i Memel har ligeledes arbejdet under vanskelige Forhold. For Cellulosefabrikken har 1932 været et daarligt Aar, idet man har maattet kæmpe mod stærk Konkurrence fra svenske Fabriker, der som Følge af Faldet i den svenske Krone kunde levere til for Af-tagerne meget gunstige Betingelser. Produktionen maatte derfor indskrænkes betydeligt, og Aaret sluttede med et føleligt Tab. For 1933 bedømmes Udsigterne dog gunstigere.

»Union« Fabrik chemischer Produkte, der er grundlagt i 1927, og som fremstiller Superfosfat og Svovlsyre, har ikke i 1932 kunnet finde tilstrækkelig Afsætning for sin Produktion og har derfor arbejdet med Tab. En medvirkende Aarsag hertil er, at det litauiske Landbrug igen-nem de litauiske Andelsforeningers Indkøbscentral i Aar

FORTSÆTTES SIDE 507

EKSAMENER VED KØBENHAVNS NAVIGATIONSSKOLE

Til den nu afsluttede Eksamen ved Københavns Navigations-skole var der til Styrmands-Skibsførereksamen og Radioexpedientprøven indstillet 44 Elever, som alle bestod med nedenstaaende Resultater.

Styrmandseksamen.

B. Fremming, Helsingør, 149. E. P. A. Hjelmholm, København, 151. H. Højer, Ørting, 122. K. Ibsen, Lemvig, 122. S. L. Kurtzhals, København, 129. B. L. Lauesen, Frederikshavn, 130. V. U. Lærkesen, Knudsker, 130. H. Aa. Lønstrup, Skagen, 148. P. J. Nielsen, Krogsbæk, 122. J. H. Pedersen, Glerup, 153. K. E. Pedersen, København, 156. K. K. S. Petersen, Roskilde, 157. S. A. J. Petersen, Helsingør, 176. U. V. W. Rasmussen, Odense, 151. K. I. Schmidt, Saunte, 106. H. E. Schwalbe, England, 109. Ch. M. Sundby, København, 162. C. G. Thygesen, Fjerritslev, 147.

For at bestaa kræves 87, højeste Karakter er 208.

Skibsførereksamen.

T. E. Larsen, København, 96. J. Pedersen, København, 92. A. K. Andersen, København, 113. Ø. Bech, Græse, 157 ug. M. E. U. Ekmann, Ordrup, 132. S. A. Gertsen, Hawsten, 112. J. P. A. Jørgensen, Bregnet, 109. S. V. Rubeksen, Thorshavn, 115. F. B. Sundvig, København, 124. H. A. Sørensen, København, 132. H. S. Thygesen, København, 121.

For at bestaa kræves 84. Højeste Karakter er 168.

Radioexpedientprøven.

R. betegner 2. Kl. Certifikat. T. betegner Radiotelefoniprøven, 7 Eksaminander har indstillet sig til begge Prøver.

Styrmand W. Andersen, København, R. 6.6, T. 6.0. O. P. Bech, Viborg, R. 6.1. A. M. A. Christensen, R. 5.8. E. V. Christiansen, Taarbæk, R. 5.2. A. I. E. Eduard, København, R. 5.0, T. 6.3. F. Jakobsen, Holbæk, R. 6.0. T. Jørgensen, Frederiksberg, R. 6.7, T. 7.0. P. F. Larsen, Langebæk, R. 4.7. K. Lindeblad, Hylleholt, R. 4.7, T. 7. A. G. Meyer, Kvorning, R. 5.8. A. B. Nielsen, København, R. 5.8, T. 4.3. H. B. Olsen, Hellerup, R. 6.0, T. 5.0. N. M. M. Poulsen, Roskilde, R. 5.4. C. Rasmussen, Assens, R. 4.3. H. M. Jørgensen, København, R. 6.4, T. 6.7.

Desuden var der af Svendborg Navigations-skole indstillet Styrmand K. Andersen, Marstal, R. 5.0, og til Omprøve, Telegraøst N. E. Lund.

For at bestaa kræves 4.0 og det højeste er 8.0.

Ved den festsige Afslutning paa Skolen den 25. Oktober modtog Eksaminanderne deres Eksamensbeviser, og følgende Elever modtog Præmier:

Elev i Skibsførerafdelingen Ø. Bech, Admiral Richelieu Præmie for Flid.

Eleverne i Radioafdelingen T. Jørgensen og W. Andersen, Foreningen til Søfartens Fremmes Præmier, henholdsvis en Kikkert og et Sølvetui, og Skolens slinkeste Svømmer Erling Vierø modtog et smukt Sølvbæger, skænket af en anonym Velynder af Skolen.

En Række Elever, der under Svømmekursuset havde ydet fremragende Præstationer, modtog Adgangskort til Idrætsparkens Svømmehal.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

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

LLOYD'S AGENT

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

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DER KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

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

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

*Dampskibsreder**Dampskibs- og Havariagent**Befragtningsforretning*

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

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

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

ESBJERG

C. BREINHOLT

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 & 1262 — 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. LAURITZENS
MÆGLERFORRETNING**SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER
SCHIFFSMAKLER**ESBJERG**

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

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 & 508

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSETELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER*(H. MUNCH'S EFTFL.)*

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)*Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40
HOLBÆK Telegr.-Adr.: »Fisker«ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN
Lloyds Agent
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSETELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

KALUNDBORG

O. L. OMØETLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE**Befragtning, Klarering, Assurance,
Stevedoring og Spedition.**TELEFON NO. 4. 801.
— STEVEDOREKONTORET 825.**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

MEMEL—KLAIPEDA I 1932

FORTSAT FRA SIDE 505

har dækket sit Forbrug af Kunstgødning i Holland til en Pris, der ligger 1 Lit pr. Fad under den af »Union« forlante Pris. Forholdene ved denne Fabrik har nu forværret sig i en saadan Grad, at Fabriken formentlig vil indstille Driften i indeværende Efteraar.

Indenfor Bryggeri-Industrien har den almindelige økonomiske Depression givet sig Udslag i en ringere Ølkonsum og dermed svigtende Indtægter.

For Sæbefabrikerne i Memel har Aaret 1932 ligeledes været utilfredsstillende. Ved Dannelsen af et Sæbesyndikat søgte man at bekæmpe den indbyrdes Konkurrence. Syndikatet er dog alter opløst den 1. April 1933. Paa Grund af Krisen, der stadig mærkes haardt, og som Følge af Prisfald, fremkaldt ved faldende Priser paa Raamaterialerne, er Omsætningen gaaet stærkt tilbage.

Ogsaa *En gros-Handelen* er i Forhold til Aarene 1930 og 1931 gaaet stærkt tilbage; dette maa tilskrives den Omstændighed, at den litauiske Befolknings Købekraft har svigtet som Følge af de lave Priser, der opnaas for Landbrugsprodukter. Gennemsnitligt kan man regne, at Omsætningen er gaaet 30 pCt. tilbage, hvilket ogsaa fremgaar af Nedgangen i de litauiske Toldindtægter. Dog har der i Aaret 1932 ikke fundet større Betalingsstandsninger Sted. — Den voksende indenlandske Industri vanskeliggør ogsaa i stigende Grad Import-Handelen. I saa Henseende kan i første Linie nævnes den nye litauiske Sukkerfabrik, der næsten ganske har udelukket Importen af Sukker, og endvidere den opblomstrende Textil-Industri. De litauiske Andelselskabers Indkøbscentral har ogsaa paaført Memels Handelsstand en stærk Konkurrence.

For den memellandske *Skibsart* har Aaret 1932 ligeledes været vanskeligt. Som Følge af Kursfaldet for Sterling og de stærkt faldne Fragtrater, saa Rederierne i Memel sig nødsaget til at oplægge deres Skibe. De Dampere, der temporært fandt Beskæftigelse, arbejdede med store Tab.

Som Følge af den Depression, der har gjort sig gældende paa næsten alle Omraader, er ogsaa *Bankernes* Omsætning gaaet væsentligt tilbage. Den Omstændighed, at Bankerne ved Ydelsen af Kredit har maattet udvise den største Forsigtighed, har ogsaa bidraget til at reducere Banktransaktionerne til et Minimum, hvilket naturligvis ikke har kunnet undgaa at influere paa Bankernes Gevinst-Resultater. Dog har Bankerne været fuldt beskæftiget, og medens man tidligere i Memel kunde tale om et Overskud af Banker, viser der sig nu snarere en Mangel paa Pengeinstitutter. Selv om Bankernes Indtægter er aftaget betydeligt, kan man paa den anden Side fastslaa, at der har fundet en vis Konsolidering af Forholdene Sted, idet en stor Del af de daarligt situerede Firmaer er blevet udskilt.

For *Landbrugseksportens* Vedkommende maatte Litauen og derunder Memeldistriktet i det forløbne Aar kæmpe med stadig nye Vanskeligheder i Form af Toldforhøjelser, Kontingenter og Indførselsrestriktioner i de Lande, hvor Landbrugets Produkter fandt Afsætning. Til Trods for en betydelig Nedsættelse af Rentefoden for Hypotheker formaede denne Lettelse ikke at opveje det unormale Prisfald for Landbrugsprodukter, saaledes at Landbrugere, og da særligt saadanne, der er henvist til at anvende fremmed Arbejdskraft, ikke kunde opretholde Rentabiliteten og en yderligere Stigning i Landbrugernes Gæld ikke kunde undgaaes.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31. 10. 33

LONDON	22,40	MADRID	59,65
NEWYORK	472,25	AMSTERDAM	286,25
BERLIN	168,50	STOCKHOLM	115,70
PARIS	27,85	OSLO	112,70
ANTWERPEN	98,95	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	137,35	PRAG	21,20
ROM	37,50		

Fra

● SØ - HAVN OG VÆRFT

Haifas nye Havn indviet

Den store nye Havn i Haifa er blevet indviet af Højkommissæren.

I Anledning af Indvielsen har Koloniministeren alvorligt advaret Befolkningen i Palæstina om, at Mandatforpligtelserne overfor Jøder og Arabere vil blive strengt overholdt og den bydende Pligt til at hævde Ordenen i Landet blive trofast opfyldt.

Tragedien i Ishavet

For to Uger siden omtalte vi her, at den danskbyggede russiske Isbryder »Tscheljuskin« (tidligere »Lena«) befandt sig i store Vanskeligheder og sad fast i Ismasserne ved den nordøstsibiriske Kyst. Nu meddeles fra Moskva, at den befinder sig i den største Fare. Isbryderen er ved at blive skruet ned af Isen, og Undsætningsforsøg ved Hjælp af Flyvere er forgæves, da Flyverne ikke kan lande paa Isen.

»Tsheljuskin« er identisk med den hos Burmeister & Wain byggede Isbryder »Lena«. Den er blevet sendt ud for at gennemsejle Nordostpassagen og blev under dette Foretagende dirigeret til Wrangeløen, hvor en russisk videnskabelig Ekspedition befandt sig i yderste Nød. Flere Medlemmer af Ekspeditionen var blevet sindssyge. Man véd ikke, om Ekspeditionen er blevet undsat, men man antager det.

Isbryderen har 109 Mand om Bord og mangler bande Proviant og Vand.

Logerede Jonas i Hvalfiskens Næse?

Efter aarelange Studier af Hvalens Anatomi erklærer to amerikanske Professorer, at Jonas godt kunde have level i en Hval, ganske vist ikke i dens Bug, men i Næsehulen, hvor der findes et meget stort Luftrum, der er Aarsag til, at en Spermhval kan gaa en hel Mil ned i Vandet, før den behøver at vende tilbage til Overfladen for at faa frisk Luft. Hvalens Næsehule er, siger Professorerne, seks Gange saa stor som dens Hjernekasse. Hvis f. Eks. en Hval har et 12 Fod langt og 6 Fod højt Hoved, vil dens Næse være 10 Fod lang, og der var saa ikke noget i Vejen for, at Jonas kunde have logeret i en Hvals højre Næsebor, der er større end det venstre.

Til deres Studier benyttede de en ganske ung 18 Fods Hval, som blev skænket til Amerikas zoologiske Museum, efter at den i 1928 havde fulgt en Oceandamper over Havel, sikkert i den Tro, at Skibet var dens — Moder!

Nybygning til Svendborg Skibsværft

Svendborg Skibsværft har i disse Dage sikret sig en Nybygningsordre. Værftet har nemlig sluttet Overenskomst med Rederiet Anholt om en ny Last- og Passagerbaad til Ruten Kbenhavn—Anholt—Grenaa. Det bliver en Dieselmotor paa omkring 200 Tons, der skal have en Bukh-Dieselmotor fra Fabriken i Kalundborg.

»Oakland« bjerget

Svitzers »Sigyn« gik i Tirsdags paany ud til den strandede finske Bark »Oakland«, der har staaet paa Grunden ved Hven i en halv Snes Dage. Det lykkedes nu endelig »Sigyn« at faa Havaristen bragt flot og bugseret her ind til Havnen. »Oakland« vil nu blive nærmere undersøgt, og derefter træffes der Bestemmelse om Reparation og hvad der videre skal gøres med Skibet.

Hamborgs sidste Storsejlere

Af den store Flaade af Dybvandssejlere har Hamborg nu kun Barkskibene »Priwall« og »Padua« tilbage. De tilhører begge det i sin Tid førende Sejlskibsrederi Laeisz, der har solgt en Del til Mariehamn-Rederen Gustaf Erikson. »Priwall« og »Padua« er for Tiden i Dok hos Blohm & Voss og skal ligesom de finske Storsejlere til Australien for at laste Hvede til Europa.

● POSITIONSLISTE PR. 31. OKTOBER ●

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, Eriksen, ank. Rouen 18.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Swansea 29.10.

m.l. *Aase Mærsk*, afg. Buenos Aires 17.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Rotterdam 28.10.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Blyth 18.10.
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 12.10. til Antwerpen.
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antw. forv. 8.11. til Casablanca.

s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Genoa 27.10. til London.
 s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Notre Dame Bay 24.10.
 s.s. *Amalienborg*, afg. Kbhvn. 25.10.
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. St. Thomas 27.10. til Southampton.
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Port of Spain 10.10.
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. Yokoama 21.10.
 m.s. *Annam*, ank. Nakskov 23.10.
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Antw. 29.10. til B. Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 28.10.
 m.s. *Asia*, Kolls, pass. Cape of Good Hope 17.10. p. R. t. Trinidad.
 s.s. *Asko*, Langlykke, ank. London 24.10.
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Westonpoint 1.11.
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Tarawa 26.10.
 s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Algier 22.10. p. R. t. Aberdeen.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Matanzas 14.10. til London.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Willemstad 17.10.
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 31.10. til Vestnorge.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Archangel 16.10.
 s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Penarth 31.10.
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Boue 27.10. til Gefle.
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Funchal 27.10. til Dakar.
 m.s. *Boringia*, Vøring, afg. Penang 27.10. til Colombo.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Montreal 27.10.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Aarhus 30.10.
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Randers forv. 1.11. til Helsingør.
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Tocopilla 19.10.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Stettin 27.10.
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Blyth 26.10. til Barcelona.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Mobile 28.10. Havana.
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig 1.11. til Preston.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, afg. Gøteborg 6.10. til B. Aires.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Willemstad 19.10.
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Leixoes forv. 1.11. til Gdynia.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. San Pedro 18.10.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Port Said 21.10. til Rotterdam.
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Baton Rouge 27.10.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 25.10.
 s.s. *Cimbria*, Krogh, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Kiel 28.10. til Gdynia.
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Dairen 25.10.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leningrad 19.10.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Huelva 30.10. til Gdynia.

D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Dunkerque 23.10.
 s.s. *Danild*, afg. Leningrad 24.10.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore 27.10. til Suez.
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 24.10. til Ingleside.
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Norfolk V. 27.10.
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 3.11. til Newcastle.
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 11.11. til Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdad, afg. Reykjavik 28.10. til Kbhvn.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Jarllorp, afg. Tanger forv. 2.11. Ceuta.
 s.s. *Ejfte Mærsk*, ank. Leningrad 19.10.

s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Oran 1.11. til Algier.
 s.s. *Elenora Mærsk*, oplagt.
 s.s. *Elie*, Larsen, pass. Kbhvn. 31.10. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Cardiff 17.10.
 s.s. *Ellensborg*, afg. Barcelona 24.10.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Oran 16.10.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Aruba 13.10.
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Elsborg*, ank. Archangel 16.10.
 m.s. *Erria*, Topp, pass. Perim 27.10. p. R. t. Colombo.
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Amsterdam 27.10.
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Antwerp 18.10.
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Fransisco 27.10.

F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Archangel 19.10. til Grangemouth.
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, ank. Bangkok 27.10.
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Ushant 17.10.
 s.s. *Fredensborg*, afg. Archangel 22.10.
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 26.10. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. London 19.10.
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antw. forv. 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Stettin 26.10. til Kemi.
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Montreal 21.10. til Kbhvn.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Val de Lime 23.10.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. New York 18.10.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Norfolk V. 23.10.
 s.s. *Gronland*, Meinertz, afg. Archangelsk 25.10.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Leningrad 18.10.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Burntisland 1.11.
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Tanger forv. 6.11. til Ceuta.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Garston 26.10.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Leningrad 18.10.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Danzig 6.11. til Kbhvn.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 10.11. til Newcastle.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Oumba 15.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Antwerpen forv. 31.10. til Middelfart.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Esbjerg forv. 30.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 2.11. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. London 15.10.

I

m.s. *India*, Kruse, afg. Cristobal 17.10. til Vancouver.
 m.s. *Indien*, Broner, afg. New York 21.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Pakoradi 13.10. til Corcubion.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Leningrad 19.10.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Amsterdam 31.10.
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Montreal 28.10.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 28.10. til Reykjavik.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, ank. Sunderland 29.10.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Grangemouth 11.10.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Immingham 28.10. til Randers.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Kontinentet 15.10.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Madras 26.10. til Singapore.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVETELEFON:
386 & 786TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

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

SVENDBORGTELEGRAM-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«

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filltalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Frederikshavn 19.10.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Murmansk 15.10.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Riga 23.10.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Sfax 28.10. til Bordeaux.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Manchester 30.10. til Liverpool.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Filadelfia 18.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Oslo 25.10.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antw. forv. 7.11. til Kbhvn.
 s.s. *Koldinghus*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

m.s. *Lalanda*, Borch, ank. Antwerpen 28.10.
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Huelva 17.10.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 2.10.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Archangel 16.10.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Panama 19.10.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. London 24.10.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Tees 20.10.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, afg. La Rochelle 26.10.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 20.10. Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Trondheim forv. 1.11. til Frederikshavn.
 s.s. *Maine*, Hansen, ank. Kbhvn. 29.10.
 s.s. *Malaya*, Christensen, pass. Ushant 27.10. til Algiers.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Grangemouth 28.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. West Hartlepool 28.10. til Tuborg.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 4.11. til London.
 s.s. *Maria Toft*, afg. Murmansk 23.10.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Buenos Aires 7.10.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Garston 23.10.
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 23.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Casablanca 15.10.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 29.10.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Tarragona 3.11. til Valencia.
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kuusiluoto 30.10.
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 24.10.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. San Pedro 11.10.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Manilla 12.10.
 s.s. *Nordborg*, ank. Garston 23.10.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Groningen 27.10.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Rotterdam 29.10.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf Mærsk*, ank. Archangel 9.10.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Nykøbing F. forv. 4.11. til Danzig.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. San Pedro Calif 25.10.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Santos 30.10. til Kbhvn.

P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Rangoon 16.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Burntisland 27.10.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Melbourne 28.10.

m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 7.10.
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, ank. Aalborg 31.10.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Bremen 29.10.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 7.11. til Kbhvn.
 s.s. *Rita*, Willarsen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Rita*, pass. Hanstholm 23.10.
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Murmansk 16.10.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Manchester 19.10.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 7.11. til Kbhvn.

S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Stettin forv. 2.11. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Portland 17.10.
 s.s. *Samsø*, Larsen, afg. Strömnäs 24.10. til Rouen.
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, pass. Flores 29.10. p. R. t. Thameshavnen.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Dublin 31.10.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 4.11. til Gdynia.
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Helsingør 30.10. til Riga.
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Calicut 28.10. til Rotterdam.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antw. Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Soroko 22.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Antwerp 25.10.
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 31.10. til Dunkirk.
 s.s. *Skodsborg*, afg. Belfast 24.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 31.10. til Leith.
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Bourgas 27.10.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Bissao 31.10. til Rotterdam.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Casablanca 16.10.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin, 3.11. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Santiago 27.10.
 s.s. *Stegelborg*, ank. Rotterdam 23.10.
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Tsugarustrædet 19.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Bremen 26.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. New Orleans 6.10.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Montreal forv. 5.11. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea forv. 30.10. til Kbhvn.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Vejle forv. 30.10. til Havnsø.
 s.s. *Søborg*, pass. Lødingen 20.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Herskind, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 27.10. till Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Cape of Good Hope 14.10.
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Sarpsborg 28.10. til Portland.
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 9.11. til Leith.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Bordeaux 2.11. til La Pallice.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 24.10. til Kbhvn.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Oslo 28.10. til Fremantle.
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Barry 26.10. til Cadiz.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nakskov 1.11.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Genua forv. 4.11. til Livorna.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. 4.11. til Antw.
 s.s. *United States*, Woldborg, ank. Kristianssand 31.10.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Portneches 21.10.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Køge 4.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. London 18.10.
 s.s. *Viborg*, ank. Hull 13.10.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Makatea 16.10.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Kbhvn. 1.11.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Kbhvn. forv. 4.11. til Aabenraa.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 30.10.

Y

s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.

Ø

s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clausen, Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ørneberg*, afg. Burntisland 24.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO



Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

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

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

M·B·COHN

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.

TELEFON 1408
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

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

O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning
Forsikring — Havarilagenter — Speditører
Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference
Agenter for Nordisk Skibsrederforening
Dansk Vicekonsulat

RÄFSÖ & MANTYLUOTO
(Björneborg's District) FINLAND

Tel.-Adr. BYSTROM ULEABORG

ALLE CODER

WILJO BYSTRÖM & CO.

SKIBSMÆGLERE og SPEDITÖRER
ULEABORG & HAUKIPUDAS

Incl. Ijo — Røyttä

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

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y

WASA

Medlemmer af
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902 Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

ULEABORG & HAUKIPUDAS

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

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MÖLLERSVIK & HEMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 1. November 1933.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar 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*, 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 *angaaer Fyr*, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

2503. Sverige E.-Kyst. Söderköping. Fyrs Brændetid.
(U. f. s. Nr. 43 2740. Stockholm 1933.)
Söderköping Fyrs Brændetid er 1. August—31. Oktober. c. $58^{\circ} 28',5$ N. $16^{\circ} 24',8$ E.
2504. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm Havn. Lystønde flyttet og forandret.
(U. f. s. Nr. 43 2739. Stockholm 1933.)
Den sorte Lystønde midt i Løbet N. for *Hästholmen* og NNE. for $7,9$ m Grunden paa c. $59^{\circ} 19',1$ N. $18^{\circ} 08',1$ E. er flyttet til c. $59^{\circ} 19',1$ N. $18^{\circ} 08',2$ E., tæt E. for $7,9$ m Grunden og samtidig malet sort og rød, vandret stribet.
2505. Sverige. Bottniske Bugt. Kalix Skærgaard. Grund.
(U. f. s. Nr. 43/2737. Stockholm 1933.)
En Grund med $6,8$ m Vand ved Middelvandstand ($6,3$ m ved almindeligt Lavvande) er fundet paa c. $65^{\circ} 40',0$ N. $23^{\circ} 24',5$ E., c. 90 m W. for Mærket „*Karlsborg*“ N. Skorsten (lave) overet med *Kvarnörens Stang*.
2506. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 29/702 og 29/703. Helsingfors 1933.)
1. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $63^{\circ} 43' 06''$ N. $22^{\circ} 40' 50''$ E. er flyttet til $63^{\circ} 43' 06''$ N. $22^{\circ} 40' 57''$ E.
2. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa $63^{\circ} 43' 39''$ N. $22^{\circ} 39' 48''$ E.
2507. (P). Finland. Bottniske Bugt. Rönnskär—Vasa. Lilla Svartbådan Fyr. Ny Lysvinkel.
(U. f. S. Nr. 29/704. Helsingfors 1933.)
En ny Lysvinkel, kun til Brug for Fiskerfartøjer, indlægges mellem Pejlingerne 177° og 182° i *Lilla Svartbådan* Fyr paa $63^{\circ} 06' 45''$ N. $20^{\circ} 49' 40''$ E.

2508. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærgaard. Bergö Løbet. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 29/700 og 29/701. Helsingfors 1933.)

1. Hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ paa $63^{\circ} 01' 03''$ N. $21^{\circ} 18' 08''$ E. er inddraget.
2. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte mod hinanden vendende Koste er udlagt paa $63^{\circ} 01' 02''$ N. $21^{\circ} 18' 03''$ E.

2509. Rusland. Neva Bugt. Oranienbaum. Lystønde inddraget.

(N. f. S. Nr. 42/3801. Berlin 1933.)

Lystønden, der viste hvidt Et-Blink hver $2,3^s$, og som var udlagt paa c. $59^{\circ} 55',8$ N. $29^{\circ} 47',0$ E., tæt ved Skæringspunktet mellem *Oranienbaum* Ledefyrlinier Nr. 1 og Nr. 2, er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 5/204 1930. Kort Nr. 277)

2510. Rusland. Neva Bugt. Leningrad Søkanal. Lystønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 42/3802. Berlin 1933.)

En hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , er udlagt paa $59^{\circ} 56' 07''$ N. $29^{\circ} 55' 50''$ E., ved Punkt 230 ved S.-Siden af Kanalen.

(Kort Nr. 277.)

2511. Rusland. Neva Bugt. Leningrad Søkanal. Fyr slukket permanent.

(N. f. S. Nr. 42/3803. Berlin 1933.)

Følgende Fyr er permanent slukket:

- a. Det røde Fyr med En-Formørkelser paa c. $59^{\circ} 54',2$ N. $30^{\circ} 06',0$ E., paa N.-Dæmningen.
 - b. Det hvide Blinkfyr med Et-Blink paa c. $59^{\circ} 54',1$ N. $30^{\circ} 06',7$ E., paa N.-Dæmningen.
 - c. Det hvide Fyr med En-Formørkelser paa c. $59^{\circ} 54',0$ N. $30^{\circ} 06',6$ E., paa S.-Dæmningen.
 - d. Det røde Blinkfyr med Et-Blink i Forbindelseskanalen mellem Kulhavnen og store Kanal.
 - e. Det røde, faste Fyr paa NW.-Hjørnet af Øen *Truchtannu*.
 - f. De to røde Blinkfyr med Et-Blink paa N.-Siden af *Truchtannu* Kanalen.
 - g. De to hvide Blinkfyr med Et-Blink paa S.-Siden af *Truchtannu* Kanalen.
- Om Natten holder man for indgaaende det hvide, faste Fyr paa W.-Enden af Skilledæmningen nøjagtigt midt imellem de to røde, faste Fyr paa W.-Enden af N. og S.-Dæmningen.

(E. f. S. Nr. 24/1128 1932. Kort Nr. 277.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2512. Danmark. Sundet. Helsingør N. Grønnehave. Baadehavn færdigbygget. Fyrbelysning.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 9/556 1933 meddeles, at Baadehavnen ved *Grønnehave* nu er færdigbygget og tages i Brug fra den 1. November d. A. Største Dybde i Havnen er $3,0$ m. Fyrbelysningen ved Havnen er, som følger:

1. Paa Havnens N.-Moles Hoved paa $56^{\circ} 02' (39'')$ N. $12^{\circ} 37' (11'')$ E. et grønt og rødt Blinkfyr, Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvidde: $3,7$ Sm. Et c. 4 m højt, ottekantet Taarn. Fyret lyser, som følger:

a. Grønt i Pejll. fra 62° til 332° . b. Rødt i Pejll. fra 332° til 62° .

2. Paa Havnens S.-Moles Hoved paa $56^{\circ} 02' (37'')$ N. $12^{\circ} 37' (13'')$ E. et rødt og grønt Blinkfyr, Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$. Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvidde: $5,1$ Sm. Et c. 4 m højt, ottekantet Taarn. Fyret lyser, som følger:

a. Rødt i Pejll. fra 152° til 0° . b. Grønt i Pejll. fra 0° til 152° .

(E. f. S. Nr. 9/556 1933. Kort Nr. 312, 210, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 248. Havnelods, Side 66. Fyr-Fort. Nr. 230 A og B.)

- 2513. (T). Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Skydeøvelser. Advarsel.**
 Fra *Middelgrunds Fort* (c. 55° 43' N. 12° 40' E.) vil der i Perioden fra 18. November til 16. December d. A. — som Regel kun hver Lørdag Formiddag — blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: NE. Skudafstand: Indtil c. 6 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 1500 m.
 Naar Skydning finder Sted vises fra Fortet Skydeflag (internationalt O) fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer. Endvidere vises fra *Middelgrunds Fort* og *Dragør Fort* (c. 55° 35' N. 12° 41' E.) under den ene Raanok fra Signalmasten følgende Signal:
 2 Cylindre lodret for hinanden (se E. f. S. Nr. 1/9 1933).
 Disse Signaler er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.
 Luftfartøjer advares imod, paa de nævnte Dage i Nærheden af den anførte Skudretning, at komme under den nævnte Sikkerhedshøjde.
- 2514. Danmark. Sundet. Stevns Radiofyrt atter i Virksomhed.**
Stevns Radiofyrt paa c. 55° 17' N. 12° 27' E. er atter i Orden og Virksomhed. (E. f. S. Nr. 42/2455 og 43/2499 1933.)
- 2515. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde. Advarsel.**
 Ved Opmaalingen den 26. Oktober d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,2 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 6,9 m i W.-Siden af Renden. c. 54° 51' N. 12° 13½' E.
 I Drejet ved den hvide Stumpønde med 1 nedadvendt Kost, *Gamle-Tolk E.*, paa 54° 51' (34") N. 12° 12' (45") E. er Dybden kun 3,5 m, hvorfor Skibe med et større Dybgaaende end 3,5 m advares mod at runde Tønden nærmere end 10 m. (E. f. S. Nr. 40/2318 1933.)
- 2516. Danmark. Store-Bælt. Sprogø S. (Gællegrund) Lystønde flyttet.**
 Lystønden *Sprogø S. (Gællegrund)* er flyttet c. 400 m W. efter og ligger nu paa 55° 17' 36" N. 10° 58' 13" E., c. 2¼ Sm S. ¼ W. for *Sprogø Fyrt*.
 (Kort Nr. 290, 220, 221, 278, 279 og 280. Danske Lods, Side 315. Fyrt-Fort. Nr. 327. Søm.-Fort. Side 47, Nr. 18.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2517. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Munke Grunde Sømærke atter i Orden.**
 Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Munke Grunde*, paa 55° 57' (40") N. 10° 58' (10") E. er atter i Orden. (E. f. S. Nr. 43/2502 1933.)
- 2518. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Stormvarselsignal nedlægges.**
 Fra Lørdag den 11. November d. A. Kl. 2400 ophører Hejsningen af Urosignalet (Ballon eller rød Lanterne) paa Signalmasten ved Lodshuset paa Bassin II's E.-Kaj. De daglige Vejrmeldinger, Meldinger om Storm, Is- og Navigationsforhold, der modtages pr. Radiotelefon Kl. 0840 og 1440, opslaas ligesom hidtil i Opslagskasserne paa nordre og søndre Administrationsbygning.
Aarhus Havn: c. 56° 09',3 N. 10° 13',5 E.
 (Kort Nr. 252, 227 og 211. Danske Lods, Side 81 og 161. Havnelods, Side 22. Fyrt-Fort. Side 23 og Nr. 171.)
- 2519. Danmark. Kattegat. Læsø S. Søndre-Rønner. Baake genopført.**
Søndre-Rønner Baake paa 57° 10' (30") N. 10° 55' (30") E. er genopført. (E. f. S. Nr. 42/2457 1933.)
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2520. Grønland. Davisstrædet. Skær og Vrag.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 30/1470 1932 meddeles, at de deri nævnte Skær og Vrag hidtil ikke er genfundet paa de opgivne Pladser, hvorfor disse i Kortet vil blive mærket P. D. (Plads tvivlsom). c. 65° 12' N. 52° 54' W.
(E. f. S. Nr. 30/1470 1932. Kort Nr. 145 og 147.)

2521. (P). Belgien. West-Hinder Fyrskib. Radiofyr forandres.

(N. f. S. Nr. 42/3828. Berlin 1933.)

Den 1. Januar 1934 forandres *West-Hinder* Fyrskibs Radiofyr paa c. 51° 22',₅ N. 2° 26',₃ E., uden nærmere Meddelelser, som følger:

Bølgelængde: 303,₅ kp (988 m). Tonehøjde: 600 Sv./s. Radiosignalet er følgende:

a. Bogstaverne OTW 2 Gange	12, ₈ s.,
b. Pause	1, ₂ s.,
c. En lang Streg	13, ₀ s.,
d. Pause	0, ₂ s.,
e. Gentagelse af a, b og c.....	27, ₀ s.,
f. Pause	5, ₈ s.,
g. Gentagelse af a—f	1 ^m , ₂
	2 ^m , ₂
Pause	4 ^m , ₂
Periode	6 ^m .

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6^m, begyndende 3^m efter fuldt Klokkelæt.

I klart Vejr afgives Signalet 4 Gange hver Time ved det 9^m, 15^m, 39^m. og 45^m.
(E. f. S. Nr. 28/1717 1933.)

2522. England. Themsen Munding. North Shingles. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 35. Trinity House, London 1933.)

1. *North-East Shingles* Lys- og Klokketønde paa c. 51° 32' N. 1° 14' E., 1,₀₅ Sm 68° fra *North-West Shingles* Baake, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

2. *North Shingles* Lystønde 0,₃ Sm 14° fra *North-West Shingles* Baake er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 5^s.

(E. f. S. Nr. 37/2189 1933.)

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

2523. Frankrig. Le Havre Fyrskib. Undervandstaagesignal atter i Orden.

(A. a. N. Nr. 43/1954. Paris 1933.)

Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Le Havre* paa c. 49° 32' N. 0° 09' W. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 19/1183 1933.)

2524. England S.-Kyst. Drill Stone. Dybde over Vrag. .

(N. t. M. Nr. 1680. London 1933.)

Dybden over Vraget, der ligger sunket paa 51° 24' 30" N. 1° 38' 36" E., er 13,₇ m.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2525. Frankrig W.-Kyst. Lorient. Radiopejlstation nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1685. London 1933.)

Radiopejlstationen ved *Pen Mané* paa c. 47° 44' N. 3° 21' W. er nedlagt.

2526. (T). Frankrig. Charente. Chiron Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 43/1950. Paris 1933.)
Chiron Baake paa $46^{\circ} 00' 12''$ N. $1^{\circ} 08' 55''$ W., paa *Pointe d'Enet*, er forsvundet.
2527. Afrika W.-Kyst. Togo. Lomé Fyr tændt.
(A. a. N. Nr. 42/1916. Paris 1933.)
Paa c. $6^{\circ} 07'$ N. $1^{\circ} 15'$ E. er tændt et nyt Fyr, *Lomé Fyr*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s . Synsvidde: 25 Sm. En 24 m høj Fyrbaake.
2528. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Opmaalingsvagere.
(N. t. M. Nr. 41/2438. Washington 1933.)
1. Opmaalingsvagere er midlertidig udlagt paa nedennævnte Pladser:
a. $37^{\circ} 55'$ N. $74^{\circ} 56'$ W. c. $37^{\circ} 56'$ N. $75^{\circ} 11'$ W.
b. $37^{\circ} 54'$ N. $74^{\circ} 57'$ W.
2. Alle andre Opmaalingsvagere, der tidligere har været udlagt ud for Kysten af *Maryland* i Nærheden af (1), er inddraget.
(E. f. S. Nr. 24/1504, 25/1561, 26/1623 og 35/2101 1933.)
2529. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Ohio Shoal. Tønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1686. London 1933.)
Den sorte Stumtønde paa c. $28^{\circ} 36'$ N. $80^{\circ} 23'$ W. er permanent inddraget.

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

2530. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. South Pass. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 41/2444. Washington 1933.)
Ved en Opmaaling i September d. A. fandtes Dybden ved Middel-Lavvande i Ledelinien ved Indløbet til *South Pass* at være $10,06$ m (33 ft.).
c. $29^{\circ} 00'$ N. $89^{\circ} 10'$ W.
2531. Porto Rico. San Juan Havn. Port San Juan Fyr lyser atter normalt.
(N. t. M. Nr. 41/2449. Washington 1933.)
Port San Juan Fyr paa $18^{\circ} 28'$ (23") N. $66^{\circ} 07'$ (26") W. viser atter normal Fyr-karakter, hvidt Et-Blink hver 10^s .
(E. f. S. Nr. 33/1992 1933.)
2532. Brasilien. Pernambuco. Olinda Fyr. Fyrtaarn ommalet.
(N. f. S. Nr. 42/3851. Berlin 1933.)
Olinda Fyrtaarn paa c. $8^{\circ} 01'$ S. $34^{\circ} 51'$ W. er nu sort og hvidt, vandret sribet.
2533. (P). Argentina. Rio Chubut S. Chubut Fyr tændes.
(N. f. S. Nr. 43/3942. Berlin 1933.)
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c. $43^{\circ} 22'$ S. $65^{\circ} 03'$ W. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s , Blink $0,4^s$, Mørke $1,5^s$, Blink $0,4^s$, Mørke $5,7^s$. Synsvidde: 10 Sm. Firkantet Gitterbaake.

- 2534. Argentina. Tierra del Fuego. Beagle Channel. Arrecife Lawrence. Tønde forsvundet.**
 (N. f. S. Nr. 43/3943. Berlin 1933.)
 Den røde Tønde, der var udlagt paa c. 54° 53' S. 67° 54' W., 0,37 Sm 222½° fra *Punta Remolina* Baake, er forsvundet.
 (E. f. S. Nr. 38/2253 1933.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2535. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Palmaiola. Fyr atter normalt.**
 (A. a. N. Nr. 267/581. Genua 1933.)
Isola Palmaiola Fyr paa c. 42° 52' N. 10° 29' E. er atter tændt og i Orden.
 (E. f. S. Nr. 42/2441 1933.)
- 2536. Italien S.-Kyst. Capo dell' Armi. Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 267/582. Genua 1933.)
Capo dell' Armi Fyr paa c. 37° 57' N. 15° 41' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,32^s, Mørke 2,15^s, Blink 0,32^s, Mørke 7,18^s. Synsvidden er for Tiden kun 14 Sm.
- 2537. Malta. Inner St. George Rock. Baake opført.**
 (N. t. M. Nr. 1668. London 1933.)
 Paa *Inner St. George Rock* er opført en Baake paa c. 35° 56' N. 14° 30' E., 0,32 Sm 75° fra *St. George's Point* Taarn.

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

- 2538. Røde Hav. Zebayir (Zubair) Øerne. Centre Peak Island. Oplysning om Fyr.**
 (A. a. N. Nr. 267/583. Genua 1933.)
Centre Peak Island Fyr paa c. 15° 01' N. 42° 10' E. viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s, Blink 2^s, Mørke 3^s, Blink 2^s, Mørke 3^s, Blink 2^s, Mørke 8^s. Synsvidde: 15 Sm.
 (E. f. S. Nr. 43/2491 1933.)
- 2539. Bugten ved Aden. Aden Havn Anduvning. Tønde inddraget.**
 (N. t. M. Nr. 1677. London 1933.)
 Den røde Tønde paa c. 12° 47' N. 44° 57' E., c. 1,71 Sm 277° fra *Ras Marbut* Signalstations Flagstang, er permanent inddraget.
- 2540. Forindien. Malabarkysten. Cochin Anduvning. Afmærkning forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1654. London 1933.)
 Den NW-lige sorte og hvide Stumtønde paa c. 9° 58' N. 76° 12' E. er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s.
- 2541. Ceylon N.-Kyst. Kovilam Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1645. London 1933.)
Kovilam Fyr paa c. 9° 46' N. 79° 52' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Synsvidde: 15 Sm. Et hvidt Taarn. Fyret er ubevogtet.
 (E. f. S. Nr. 9/592 1933.)

2542. Ceylon N.-Kyst. Kankesanturai Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1645. London 1933.)
Kankesanturai Fyr paa c. 9° 49' N. 80° 03' E. er forandret og viser nu hvidt,
fast Lys. Synsvidde: 14 Sm.
(E. f. S. Nr. 9/593 1933.)
2543. Bengalske Bugt. Karnaphuli Floden Anduvning. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1662. London 1933.)
En sort- og hvidstribet Spidstønde er udlagt paa 22° 13' 45" N. 91° 35' 30" E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2544. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Banka NE.-Kyst. Tønde forsvundet.
(B. a. Z. Nr. 241/2574. 's-Gravenhage 1933.)
Den sorte Stumptønde med afstumpet Kegle paa c. 1° 53',₈ S. 106° 15',₀ E.,
S. for *Pedis Selatan* Rev, er forsvundet.
2545. Kina. Kwang-chow Wan. Matshé Floden. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 108. Shanghai 1933.)
1. *Fort Bayard* Fyr paa c. 21° 12' N. 110° 24' E., paa Pierhovedet, er nedlagt.
2. *Nivet Point* Ledefyr er nu overet i Pejling 26°. c. 21° 12' N. 110° 25' E.
3. *Portalis Point* Ledefyr er nu overet i Pejling 320°. c. 21° 09' N. 110° 23' E.
2546. Kina. Mirs Bugt. Mirs Point NE. Skær.
(N. t. M. Nr. 104. Shanghai 1933.)
Et Skær, der ved Lavvande rager c. 0,₆ m over Vandet, ligger paa c. 22° 29' N.
114° 33' E., 2,₉₅ Sm $180\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Toppen af *Chiyun Shan*.
2547. Kina. Canton Floden. Dutch Folly. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 1655. London 1933.)
Fyrbaaken med rødt Et-Blink paa c. 23° 07' N. 113° 15' E., 0,₁₁₅ Sm 220° fra
W.-Spidsen af *Dutch Folly*, er nedrevet.
2548. Kina. Hu i tau Bugt. Skær.
(N. t. M. Nr. 1691. London 1933.)
Et Skær med under 1,₈ m Vand ligger paa c. 24° 30' N. 118° 35' E., 0,₇ Sm 132°
fra Toppen af *Hu i tau (Hui-thâu) Point*.
2549. Kina. Lo-yuan Bugt. Fushow Channel. Skær. Grund findes ikke.
(N. t. M. Nr. 105. Shanghai 1933.)
1. Et Skær med 9,₁ m Vand er fundet paa c. 26° 24' N. 119° 45' E., 0,₄₂ Sm
49 $\frac{1}{2}$ ° fra *Sunset Island*.
2. 2,₇ m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge 0,₄₆ Sm 351 $\frac{1}{2}$ ° fra *Sunset*
Island, findes ikke.
2550. Kina. Yang-Tze Floden Munding. Tung-chow Kryds. Oplysning om Dybde.
(N. t. M. Nr. 109. Shanghai 1933.)
Ifølge en nylig foretagen Opmaaling er mindste Dybde i det afmærkede Løb nu
3,₉ m. Løbet mellem *Ching-tien Rocks* Lystønde og Grunden er kun 0,₁ Sm bredt. c. 32°
00' N. 120° 46' E.
(E. f. S. Nr. 39/2305 1933.)
2551. Japan. Hokkaido (Hokushu) W.-Kyst. Teshio. Grund.
(N. t. M. Nr. 1678. London 1933.)
En Grund (Klippe) med 5,₀ m Vand rapporteres at ligge paa 45° 04' (30") N.
141° 36' (35") E.

2552. Japan. Honshu E.-Kyst. Tone Gawa. Fyr tændes.

(N. t. M. Nr. 1646. London 1933.)

Omkring den 20. November d. A. tændes, uden nærmere Meddelelse, et nyt Fyr paa c. 35° 45' N. 140° 52' E., 2,5 Sm 347° fra *Inuboye* Fyr. Det nye Fyr skal vise hvidt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 12 Sm. En hvid, rund Fyrbygning. Fyret bliver ubevogtet.

XI. Bekendtgørelser m. m.**2553. Danmark. Laaland S.-Kyst. Nysted Havn. Havnereglement.**

Under den 20. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Nysted Havn* (c. 54° 39',7 N. 11° 44' E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod V e s t : En Linie fra Slusen i Retning mod Kalkværket, indtil Skæringen med den under b) nævnte Linie.

b. Mod S y d : En Linie fra Bastionen mod *Aallholmsbaaken*, indtil Skæringen med den under a. nævnte Linie.

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra N. til S. er følgende: Den gamle Havn og den nye Havn.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 143.)

2554. Danmark. Sundet. Kastrup Broforenings Baadehavn. Havnereglement.

Under den 21. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Kastrup Broforenings Baadehavn* (c. 55° 38',1 N. 12° 39',6 E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod N o r d : *Kastrup* Havns søndre Havneplads og den fra dennes SE.-Hjørne udgaaende lille Mole.

b. Mod S y d : Baadehavnens søndre Mole.

c. Mod Ø s t : Baadehavnens østre Mole og en ret Linie fra nævnte Moles Yderende til Yderenden af den under a) nævnte lille Mole.

Havnen bestaar af et mindre Yderbassin mod E. samt af et nordre og et søndre Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 92.)

2555. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kragenæs Havr. Havnereglement.

Under den 24. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Kragenæs Havn* (c. 54° 55' N. 11° 21',8 E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af Havnens Værker samt af en ret Linie mellem Yderenderne af den nordre og den østre Mole.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 102.)

2556. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved Anlægsmole. Broreglement.

Under den 21. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse ved *Knudshoved* Anlægsmole (c. 55° 17',₈ N. 10° 51',₈ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Anlægsmolens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Anlægsmolen hørende Søomraade omfatter Farvandet inden for en Afstand af 50 m fra Molens Sider og Yderende.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 96).

2557. Danmark. Limfjorden. Oddesund Nord Færgehavn. Oddesund Syd Færgehavn. Havnereglementer.

Under den 19. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt nye Reglementer for Ordenens Overholdelse i *Oddesund Nord* Færgehavn (c. 56° 35' N. 8° 33',₂ E.) og *Oddesund Syd* Færgehavn (c. 56° 34',₇ N. 8° 34',₂ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnenes Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnene hørende Søomraade er begrænset af Havnenes Ydermoler samt af en ret Linie mellem Molernes Yderender.

Disse Reglementer træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods Side 145 og 146.)

2558. Danmark. Limfjorden. Glyngøre Havn. Havnereglement.

Under den 20. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Glyngøre* Havn (c. 56° 45',₉ N. 8° 52',₂ 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 begrænses mod W. af Fiskerihavnens W.-lige Mole, mod E. af Færgehavnens E.-lige Mole og mod N. af en ret Linie trukket fra Færgehavnens E.-lige Moles yderste Endepunkt gennem Færgehavnens W.-lige Moles yderste Endepunkt, indtil den skærer Forlængelsen af Fiskerihavnens W.-lige Mole.

Havnen bestaar af 2 Bassiner, nemlig Færgehavnen og den W. derfor liggende Fiskerihavn.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. December 1933.

(Havnelods, Side 64.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korts eller
Bogs Nr. *England:*

N 3561 South America, East Coast. — Buenos Aires to Nueva Palmira, including Colonia. Puerto Sauce. Colonia roads.

N 898 Plans on the East Coast of Korea. Shinpo Ko and approaches. Urusan wan. Chikuhon wan. Chuzan po.

R 216 B Bay of Bengal. — Mergui archipelago.

R 591. United States, West Coast. — San Francisco harbour.

R 373 Plans in the Gulf of Mexico.

† 3561 South America, East Coast. — Entrance to the Rivers Parana and Uruguay.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2559. Norge. Skagerrak. Hvaler. Utgårdskilen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1933.)

Paa *Sauholmen* W.-Side, *Vestero* SW.-Side, er paa $59^{\circ} 04' 13''$ N. $10^{\circ} 52' 15''$ E. tændt et nyt Fyr, *Utgårdskilen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $6,5$ m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 6° til 28° . | 3. Rødt i Pej. fra 39° til 185° . |
| 2. Hvidt i — - 28° - 39° . | 4. Grønt i — - 185° - 196° . |

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

(Kort Nr. 236.)

2560. Norge. Skagerrak. Sandesund S. Lakskjær Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1933.)

Paa $59^{\circ} 02' 48''$ N. $10^{\circ} 28' 04''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Lakskjær* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10^s , Blink 1^s , Mørke 2^s , Blink 1^s , Mørke 6^s . Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, $7,5$ Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. (Den tidligere Varde er fjernet). Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 169° til 180° . | 6. Grønt i Pej. fra 221° til 315° . |
| 2. Grønt i — - 180° - 210° . | 7. Rødt i — - 315° - 324° . |
| 3. Hvidt i — - 210° - 214° . | 8. Hvidt i — - 324° - 14° . |
| 4. Rødt i — - 214° - 217° . | 9. Grønt i — - 14° - 26° . |
| 5. Hvidt i — - 217° - 221° . | 10. Rødt i — - 26° - 46° . |

Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

(Kort Nr. 236.)

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1938
2/70 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*
7/446 *Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.*
14/835 *Tyskland. Warnemünde. Radiofyr, Undervandstaagesignal og Lufttaagesignal forandres.*
27/1649 *Polen. Danzig Bugt. Oxhöft Fyr forsøgsvis slukket.*
34/2011 *Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.*
36/2123 *Sverige. Ölandsrev Fyrskib. Radiofyr oprettes. Undervandsklokke inddrages.*
39/2266 *Danmark. Gedser Rev Fyrskib. Oplysning om Ombytning.*
42/2407 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wustrou Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed. Fyr og Taagesignal forandres.*

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

- 1931
35/1943 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.*
- 1932
15/639 *Danmark. Lille-Bælt. Gammel Pol Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.*
- 1933
1/9 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*
1/10 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning.*
1/11 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.*
1/12 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*
1/13 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*
13/821 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*
14/839 } *Danmark. Sundet. Køge Havn. Moler under Bygning. Midlertidig Afmærkning.*
28/1706 }
24/1478 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Bækkehave Vinkelfyr nedbrændt.*
27/1687 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø Sund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.*
27/1688 }
30/1820 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Masnedø—Falster. Bøjer udlægges midlertidigt. Borepram i Virksomhed. Midlertidig Havn anlægges. Bropille under Opførelse.*
36/2137 }
42/2408 }
29/1764 *Danmark. Køge Bugt. Køge Havn. Midlertidige Ledebaaker opført.*
30/1819 } *Danmark. Sundet. København. Knippelsbro N. Interimsbro opføres. Advarsel. Trafikbestemmelse og Lodstvang.*
32/1938 }
31/1920 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig Afmærkning.*
35/2085 }
33/1977 *Danmark. Sundet. Sletten Havn. Havnemole repareres. Havnefyr midlertidig slukket.*
37/2224 *Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*
41/2370 *Danmark. Store-Bælt. Langeland NW.-Kyst. Lohals Vinkelfyr forandres.*
43/2500 *Danmark. Store-Bælt. Langelandsbæltet. Snøde Rev SE. Vrag „Polarna“ afmærket.*
44/2513 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Skydeøvelser. Advarsel.*
44/2515 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929
18/993 Danmark. *Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.
1932
13/591 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.
15/640 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn Havn WSW.* Vrag.
23/1091 Danmark. *Limfjorden. Hals Barre.* Oprensning af Løb. Gravemærker.
41/1937 Danmark. *Kattegat. Herthas Flak E.* Vrag.
48/2301 Danmark. *Kattegat. Randers Fjord.* Oplysning om Dybde. Afmærkning midlertidig i Uorden.
1933
1/14 Danmark. *Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.
1/15 Danmark. *Kattegat. Egense S.* Skydeplads.
24/1518 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal* Ledefyr. Forfyr flyttes midlertidigt.
29/1771 Danmark. *Kattegat. Hjælm Fyr* forandres.
35/2087 Danmark. *Limfjorden. Nykøbing, Mors.* Havnearbejder. Uddybning. Afmærkning midlertidig i Uorden. Advarsel.
38/2236 Danmark. *Kattegat. Tangen NW.* Vrag „Anna“ afmærket.
39/2282 Danmark. *Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib. Oplysning om Ombytning.
41/2374 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1932
10/446 England. *Humber.* Grundt Vand.
1933
9/563 Danmark. *Graaby.* Skallingen SW. Vrag „Eliczer“ afmærket.
33/1986 Belgien. *Dunkerque.* Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.
36/2147 England. *South Scroby Tønde* ombyttes midlertidig med en Lystønde.
36/2148 England. *Smith's Knoll* Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.
39/2283 Danmark. *Horns Rev* Fyrskib. Oplysning om Ombytning.
39/2284 Holland. *Scheveningen.* Taagesignal flyttes.
40/2329 England. *Themsen* Anduvning. Opmaalingsbæker udlagt. Advarsel.
44/2521 Belgien. *West-Hinder* Fyrskib. Radiofyr forandres.

Island og Færøerne.

- 1932
46/2197 Island W.-Kyst. *Breidifjördr.* Dybde aftaget. Advarsel.
1933
29/1779 Island N.-Kyst. *Siglufjordur. Saudanes.* Fyr tændes. Taagesignal oprettes. Dagmærke opføres.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933:
1/45 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.
1/46 Danmark. Efterretninger for Søfarende. Nybetegnelser.
1/47 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestes Udførelse i danske Farvande.
1/48 } Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefter-
36/2166 } retninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under
Adresse: CQ.
1/50 Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
1/52 Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.
1/54 Island. Islandske Fyr. Advarsel.
2/101 }
19/1206 } Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.
9/598 } Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.
13/813 } Britiske Øer. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
14/863 }
36/2167 } Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.
17/1051 } Kanada og Newfoundland. *St. Lawrence Bugt.* Ispatrouille.
19/1207 } Danmark. Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over
N.-lige Atlanterhav.
26/1639 } Danmark. Stormvarsler, Vejrmeldinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig
36/2168 } Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
38/2265 } Tyskland. *Ostersø- og Nordsøkysterne.* Meridian flyttet.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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

AKTIESELSKABET
MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

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.

NEW EDITION
of the **WIRELESS**
CHART *of the*
WORLD

THIS ENTIRELY
NEW CHART,
published by the
Scandinavian Ship-
ping Gazette, gives
on one handy sheet
the latest particulars
regarding the Radio
Coast Telegraph Sta-
tions of the world.

Price 6/- post-free

Indispensable for
NAVIGATORS,
WIRELESS OPERATORS,
SHIPOWNERS,
TELEGRAPH ADMINISTRATIONS

Order Now from
SCANDINAVIAN
SHIPPING GAZETTE
Amaliegade 33 Copenhagen
Denmark

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO

*

MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibstrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusens»
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4
København V.

Toldbodens Motorfærge

ved N. P. Winding (V. Steen's Eff.) anbefaler sig med

MOTORBAADE

til Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trossøfering

Færgehuset - Nordre Toldbod

Telefon: Central 13,717

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

**DANSKE REDERES
ULYKKESFORSIKRINGS-
FORBUND**

AMALIEGADE 33

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

*

SCANDINAVIAN COAL BUYERS**IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

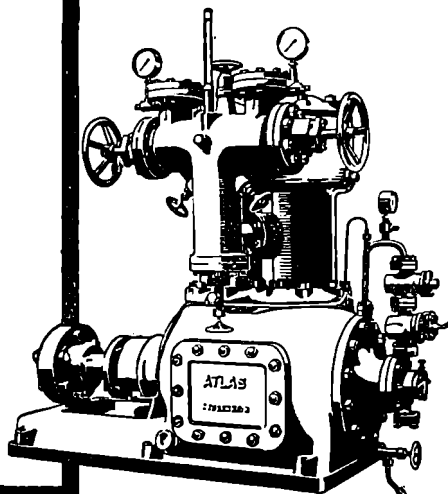
**Klassifikations-
Selskabernes Krav**



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

Saltvandskøling eller direkte Expansion
efter Ønske. Højeste Kvalitet til rimelige
Priser. — Spørg os!

NØRREBROGADE 198



DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 46

FREDAG 10. NOVEMBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
D/S af 1912
D/S Svendborg
A. P. Møller-Tankbaade
D/S af 1920
D/S Dannebrog
D/S Orient
D/S Norden
D/S Progress
J. Lauritzen
D/S Myren
D/S Torm
D/S Vendila
Det Dansk-Franske D/S
D/S Dania
Det danske Petroleums A/S
D/S Hafnia
Andreas Christensen
A/S Det danske Kulkompagni
D/S Heimdal
De forenede Kulimportører A/S
D/S Viking
D/S Pacific
A/S Em. Z. Svitzers
Svitzers Bugseraifdeling
D/S Ursus
D/S Baltic
D/S Jutlandia
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Nordania
D/S Als
D/S Nautic
Det Dansk-Norske D/S
A/S De danske Sukkerfabrikker
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
D/S Jyden, Esbjerg
D/S Øresund
J. Saabye & O. Lerche
D/S af 1925, Esbjerg
D/S Phønix, Esbjerg
Rhederi M. Jøbsen, A/S, Aabenraa
D/S Activ, Korsør
A/S Dampskibet England
A/S Dampskibet Finland.
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
De forenede Bugsererselskaber

FRA UGE TIL UGE

Af
AXEL GERFALK.

ER VI DYGTIGE Danskere har altid haft det NOK? Renommé, at de var hurtigere i Vendingen end andre — *quicker in the uptake*, som Englænderne siger om os. Passer det helt? Er vi saa dygtige som vi plejede at være? I saa Tilfælde, hvorfor ligger vi daarligere end andre Lande med Hensyn til vore ikke-engelske Markeder? Man kan selvfølgelig ikke puste og have Mel i Munden paa samme Tid, som salig Peder Laale saa rigtig bemærkede — man kan ikke være Lydland af England og samtidig regne med den øvrige Verdens Bevaagenhed. Men vi er ikke ene om at faa mange af vore økonomiske Beslutninger dikteret fra London. Norge og Sverige er da heller ikke uafhængige af Øriget; ogsaa de har særlige Handelsaftaler paa Linier helt parallele med vor Handelstraktat med England. Og dog er der Lande, hvor vore Brødre folk tramper ind med Træsko paa, mens vi pænt maa staa udenfor. Hvad er blevet i Vejen i Forholdet mellem Danmark og Polen? Saa sent som i dette Foraar var Forholdet det bedste; vore Skibsværfter havde mere end god Grund til at vente at faa Skibe for Polen paa deres Beddinger; danske Eksportfirmaer følte sig opmuntret til at kultivere det polske Marked, der paa Grund af den høje Told paa tyske Varer gav danske fordelagtige Af-sætningsmuligheder. Fra polsk Side stillede man sig ogsaa særlig elskværdig for Import af Sild fra Danmark og Island. Men saa pludselig kom Omslaget. Ordrene paa Skibe udeblev, og man fik snart at vide, at de ikke vilde blive placeret her, men i England eller i Italien, eller fordelt mellem de to Lande. Nu kommer Meddelelsen, at to 20 Knobs 17,000 Tonner, som skal remplacere de tidligere Ø.K. Baade paa Ruten Gdynia-New York, er bestilt i England, og at man paa Clyden venter Placering af Ordre paa tre mindre Skibe til Polen i nærmeste Fremtid. Det er heller ingen Hemmelighed, at danske Eksportører i den senere Tid ikke har kunnet opnaa Import-Tilladelse i Polen for temmelig store danskøble Lagre af islandsk Sild, der henligger i Danzig. Hvad skyldes nu dette Omslag? For et Omslag maa det være, fordi Polen er gaaet ud af sin Vej for at vise sig elskværdig overfor baade Norge og Sverige. Der er i disse Dage afsluttet en svensk-polsk Told- og Kontingenterings-Konvention, hvorved Sverige har opnaaet Toldlettelser for flere af sine Eksportprodukter til Polen. Samtidig har Norges Fiskeridirektør Asserson, efter Indbydelse, aflagt en længere Visit i Polen og truffet fordelagtige Overenskomster med den polske Regering. Det foreløbige Resultat af hans Besøg er en polsk Ordre paa 30,000 Kasser iset Sild til Røgning og 30,000 Kasser frosset Sild, og Fiskeridirektøren tilføjer i et Interview, at der er gode Udsigter til yderligere Salg af norsk Sild. Og saa tilføjer han: »Polakkerne ønsker let tilvirket Sild. Den matjes-behandlede islandske Sild har vundet Indpas.« Og saa ligger der store danske Lagre af denne Vare i Danzig, og det har hidtil ikke været mulig at faa Importtilladelse paa den. Hvorfor?

Og hvordan er det med Italien? Ogsaa der vinder baade Norge og Sverige Terræn. Gør vi noget? Der ligger i Italien et udmærket Marked og venter paa os for danske Svin særlig til Pølsefabrikation. Men vi kan selvfølgelig ikke sparke Døren ind til et nyt Marked uden at gøre Gengæld. Vi er jo ikke uundværlige — producere Grise kan jo enhver, det er ingen Kunst, langt mindre et Fænomen, som man skulde tro, det var, naar man læser om det herhjemme. Der var vist al mulig Grund til at gøre noget særligt for at vinde det italienske Marked, til en virkelig aktiv Handelspolitik. Gøres der noget? Eller ligger vi ogsaa stille her? Vore Aftaler med England burde da ikke knuge al Initiativ ud af os, og Valuta-Centralen kan da ikke binde og baste al Foretagsomhed. Det er ganske betegnende, at den Plan, der for et Par Maaneder siden fremsattes i *Scandinavian Shipping Gazette* om et skandinavisk-italiensk Handelskammer nu for Alvor tages op i Sverige. Det er ikke mere i Danmark, det foregaar, synes det. Hvorfor?

SENSATIONS- RYGTTER OM SVEA-BOLAGET Vidnende om ringe Kendskab til svensk Mentalitet bragte danske Blade med sensationelt Udstyr i Onsdags nogle opsigtvækkende Rygter om paatænkt dansk-norsk Køb af en større Aktiepost i det store svenske Rederi Svea-Bolaget. Den danske Ende af Konsortiet var i Følge Ryglet Skibsreder A. P. Møller.

I et Telegram til »Dagens Nyheder« hedder det:

»Svea-Bolagets Flaade har en Værdi af 59 Mill. Kr., Aktiekapitalen er paa 29.4 Mill., Reservefondet 3 Mill., Assurancefondet 2.9 Mill. og Afskrivningsfondet 20 Mill. Kr. Torsten Kreugers Aktiepost andrager 180,000 Aktier, som alle er bankbelaante. Ganske vist udgør denne Aktiepost ikke Majoriteten; men med Besiddelsen af en saa stor Aktiepost følger naturligvis en afgørende Indflydelse paa Selskabet og dets Ledelse. Det siges, at et Konsortium af svenske, danske og norske Rederier er dannet eller i hvert Fald er ved at tage fast Form med det Formaal at erhverve de Kreugerske Aktier. Den svenske Del af Konsortiet repræsenteres af et kapitalstærkt Stockholm-Firma med vidtstrakte Rederi- og andre Søfartsinteresser. Firmaet disponerer imidlertid ikke over tilstrækkelig Kapital til at overtage den Kreugerske Aktiepost. Den største Sum skal indskydes af den A. P. Møllerske Rederikoncern. Desuden skal det norske Rederi Bergenske deltage med et betydeligt Beløb.

I de sidste Dage er store Poster Svea-Aktier blevet omsat paa Børsen, og Kurserne har været stigende. Det paastaas, at det er det nævnte Konsortium, der har købt op; men fra anden Side hævdes del, at ogsaa andre Interesser er i Virksomhed, og at der har været en Slags Kapløb om Aktierne. Nya dagligt Allehanda fremhæver, at store nationale svenske Interesser staar paa Spil, og at Paastanden om, at en Gennemførelse af den planlagte Transaktion skulde blive til Fordel for Svea-Bolaget, f. Eks. ved en mere rationel Udnyttelse af Tonnagen, ikke holder Stik. Bladet mener, at Ulemperne ved en saadan Transaktion vil blive større end Fordelene. Ved at faa Indflydelse paa Svea-Bolaget skulde A. P. Møller kunne skaffe store Reparationsarbejder til sit Skibsværft i Odense, muligvis ogsaa eventuelle Nybygninger for Svea, men dette vilde bl. a. faa til Følge, at Finnboda-Værftet maatte nedlægges.

Hertil svarer Skibsreder A. P. Møller:

»De i Dagspressen fra Stockholm refererede Rygter med Hensyn til Svea-Bolaget, det Bergenske Dampskibsselskab og mig er ganske urigtige og savner Grundlag.

Bag hele Historien ligger der i alt Fald sikkert den Kendsgerning, at en eller anden interesseret maatte ønske at paavirke Stockholmer-Børsen med Hensyn til Svea-Bolagets Aktier.

ENGELSKE SUBSIDIER ELLER SAMARBEJDE INTERNATIONALT? Den engelske Presse fortsætter sin Skibsfart-Kampagne, og Kravene om Statstilskud til Skibsfarten bliver mere og mere kraftige. Selv Mr. Alexander

Shaw, Formanden for P. & O. og British India Steam Navigation, istemmer Kravel, selv om han slører det bag en Bemærkning som denne: »Jeg vilde beklage at opleve en Politik, hvorved Skibsfarten blev en Byrde for britiske Skatteydere, med mindre den var den sidste desperate Anstrengelse for at frelse vor nationale Stilling«. Men han siger andetsteds rent ud, at Forbindelsen mellem de forskellige britiske Nationer var et Led i Empirebevægelsen, og Briter kunde ikke sidde og se paa, at denne Forbindelse gled over paa fremmede Hænder. Det var ikke for sent at handle!

I en Analyse over Subsidie-Problemet skriver *Scandinavian Shipping Gazette*, at man bør ikke lukke Øjnene for, at den megen Tale om Retaliation i England mod de Subsidier, som udenlandske Regeringer yder deres Skibsfart, i første Linie skyldes Irritation over den Traktat, som den sydafrikanske Regering med Statstilskud har oprettet med visse italienske Rederier. Dette betragtes som en Helligbrøde fra engelsk Side, og naar der tales om Retaliation, er det altid imod Italien. I den Forbindelse citerer Bladet den engelske Handelsattaché i Rom, Richard Turner's i disse Dage offentliggjorte Indberetning om Subsidier i Italien. I Henhold til denne Beretning er de reelle italienske Subsidier, bortset fra den lokale Trafik mellem Italien og de italienske Øer og Trafiken mellem Italien og Tripolis, kun 101 Millioner Lire — med andre Ord £1,865,000 i engelske Penge. *Shipping Gazette* siger, at hele Skandinavien er principielt imod Subsidier til Skibsfarten af den gode Grund, at den ikke selv oppebærer saadanne. Paa den anden Side er der ingen Grund til at blive hysterisk, fordi et stort Land bruger et saa forholdsvist lille Beløb til at oparbejde visse Forbindelser, om hvis Nødvendighed andre vanskeligt kan have nogen Mening. Andre Stormagter har brugt ganske anderledes store Summer for at skabe deres Hegemoni i de specielle Markeder, hvor de nu dominerer.

Det engelske Blad *Motor Ship* tager en lignende Holdning og advarer den offentlige Mening i England imod at gaa for vidt i disse Retaliations-Krav med den Begrundelse, at »der er vedblivende Tilfælde af direkte og indirekte Subsidier til Gunst for britiske Redere.«

Finsk Hurtigtempo studeres.

En Delegation af svenske Redere og Stevedorer, hvortil slutter sig Direktør Martin Larsen fra Baltic and International Maritime Conference, flyver Tirsdag Morgen fra Stockholm til Finland for at studere de derværende Lasteforhold. Finnerne er jo snart verdensberømte for deres *quick despatch*, som i de sidste to Aar har influeret paa Fragtraterne, meddeler *Scandinavian Shipping Gazette's* Helsingfors-Korrespondent.

Der var ingen Søulykke

Paa Foranledning af Søfartsministeriet blev der rejst Tiltale mod Smører P. E. Sejrup, for Overtrædelse af Sømandslovens Paragraf 84, for som Smører ombord i Motorskibet »Anna Mærsk« ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Søulykke. Han havde ikke passet Vandstanden i Skibets Kedel, saaledes at den var løbet tør og blevet beskadiget.

Omkostningerne ved Reparation af Kedlen androg kun 130 Kr. Sørletten i Svendborg Ifrifandt Smørerens.

»Tsjeljuskin« i god Behold

Den russiske Isbryder »Tsjeljuskin«, der under Navnet »Lena« blev bygget ved B. & W. sidste Aar, har som meddelt været i Nød i Ishavet med ca. 150 Mennesker ombord. Udsigterne for Redning var forrige Uge ret mørke, men nu meddeles fra Moskva, at Isbryderen har banet sig Vej gennem Isen ind til Kap Desjnev i Beringsstrædet.

SVEJSNINGSPROCESSENS ANVENDELSE PAA SKIBSVÆRFTER

Det er ikke blot i Europas store Industrilande, saasom Storbritannien, Tyskland og Frankrig, at den elektriske Buesvejsningsmetode gaar frem med stærke Skridt. En betydelig Stigning i Anvendelsen af denne Proces har nylig fundet Sted i Sverige, og de følgende Udtalelser, der skyldes Overingeniør Erik Th. Christiansson, Chefen for A/B Lindholmen-Motala i Göteborg, og som denne fremkom med ved et Møde paa en Kommission, der var blevet nedsat af Sveriges polytekniske Højskole, er af særlig Værdi, naar Talen drejer sig om den elektriske Svejsningsproces' Udbredelse paa Nutidens Skibsværfter. I de senere Aar har Svejsningsprocessen erhvervet sig en stigende Betydning baade indenfor Skibsfarten som indenfor Skibsbygningsindustrien. Sammen med Oxyacetylen-svejsningen og Gasskæreapparatet har den elektriske Svejsning nu rodfæstet sig som et Middel, der staar til Ingeniørernes Raadighed ved Bearbejdelsen af alle Metaller. Det er næsten umuligt for Øjeblikket at forestille sig et Værft, uden at der dér findes de Redskaber, der anvendes ved en af de mange Svejsningsprocesser. Til at begynde med anvendtes elektrisk Svejsning til Reparations- og Vedligeholdelsesarbejde baade paa Værfterne og indenfor andre Grene af Ingeniørvidenskaben. Som Eksempler paa de Arbejder, der udføres i Svejsningens Barndom, kan nævnes Reparationer af Dampkedler, der var sprunget læk, af brækkede Riste o. s. v.

Efterhaanden som Buesvejsningen kom i Brug, erhvervede Værkstedernes Personale sig et direkte og indgaaende Kendskab til denne Metode at reparere al Slags Skade paa. Dette er Grunden til, at Svejsningsmetodens første Tilhængere for Størstedelen rekrutteredes blandt Praktikerne, men da den elektriske Svejsningsmetode ogsaa fandt Indpas ved Nybygninger, be-

gyndte Tegnestuen ogsaa at interessere sig for den, og hos denne Afdeling hviler nu alle de Afgørelser angaaende Svejsningsarbejdet i et Skib, for saa vidt dette kan fremgaa af Byggeplanen. Ved minutiøst nøjagtige Arbejdslegninger meddeler Konstruktøren Værkstedets Bestyrer og de enkelte Arbejdere, hvad de skal lave og paa hvilken Maade hver detailleret Enkelthed skal svejses, saaledes at man er sikker paa, at Arbejdet udføres paa den solideste, mest praktiske og mest økonomiske Maade.

TEGNESTUEN OG SVEJSNINGSPROCESSEN

Ingeniørerne paa Værkstedet rekrutteres ofte fra Tegnestuen, mens Lederne af denne sjældent lages blandt Værkstedingeniørerne, hvorfor Manden paa Tegnestuen mangler at komme i direkte og intim Berøring med Svejsningsprocessen i alle dens Anvendelser, saaledes som det er Tilfældet med den praktiske Mand paa Værkstedet. Men da det er nødvendigt for dem, der gør sig til Talsmand for den elektriske Svejsning, at appellere til Konstruktøren, maa disse omhyggeligt sørge for at sprede Kendskabet til Processen blandt de Konstruktionstegnere, der har Ansvaret for de søgaaende Skibe, der bliver bygget. Hovedfordelene, man opnaar ved Anvendelsen af den elektriske Svejsning ved Bygning af Skibe, er en Nedgang i Vægt og i Omkostningerne og en Forøgelse af Styrken og af Tætheden af Sammenføjningerne. Og det er netop disse Problemer, som det er Skibsbyggerens Opgave at løse; men i mange Tilfælde vil han, indtil Buesvejsningen bliver almindelig anvendt paa alle Værfter, faa mange Hindringer at overvinde. Saaledes maa han imødekomme den Mands Ønsker, der betaler Skibet. I mange Tilfælde maa han bekæmpe Fordommen mod Anvendelsen af denne Metode. Han

FORTSÆTTES SIDE 517

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 7. November 1933.

Det er til Stadighed det hjemgaaende La Plata Marked, som tiltrækker mest Opmærksomhed. De Betingelser, som opnaas, er endnu ikke straalende — alt taget i Betragtning, men det er godt, at i hvert Fald ét Marked kan opvise en saa stor Aktivitet til relativt pæne Rater, naar saa mange andre Markeder ligger helt eller delvis stille. Medens det hjemgaaende Marked saaledes er forbedret i ganske stor Grad, er Kulraten desværre faldet ned i 9/- (2/- lavere end for kort Tid siden), og til 9/- er det en Urimelighed at sejle Kul ud, naar der skal betales som oftest store Udgifter i Lastehavnen inklusive dyr Trimming, 3/- i Lossegodtgørelse, Despatchpenge etc. etc., men disse Ting kan forhaabentlig ogsaa engang forbedres?

De forskellige Markeder ude i Østen, Australien, Chile og Pacific ser ud til at arbejde sig frem til en bedre Position, men foreløbig er der absolut ikke Tale om nogen større Aktivitet, og Raterne har vanskeligt ved at komme op i rimelige Cifre.

De europæiske Markeder er endnu meget rolige med lildels endnu lavere Rater, især staar det daarligt til med Markedet ud til Middelhavet, delvis alt som heder Trælastfart og Kul i Nord/Østersøen.

Dollaren's Svingen frem og tilbage, i Forbindelse med mange andre Urotegn Verden over, har sin store Andel i, at Fragtmarkedet fortsætter saa daarligt, og det er at haabe, at Forholdene snart vil blive lidt mere overskuelige.

TRÆLASTMARKEDET

Noteringerne er som Helhed ikke bedre; kun fra de nordligste, mest risikable, Lastepladser indikeres forbedrede Rater, men det er noget, som Forholdene nødvendigvis medfører, og Markedet er desværre lige pauvert.

Slutninger: 895 Std. Sundsvall/Calais 148 Frcs.; 485 Std. Kotka/Fecamp 36/-; 700 Std. Wiborg/Antwerpen 185 B. Frcs.; 750 Std. Gdynia/London 26/3; 500 Std. Gdynia/Grimsby 27/9; 650 Std. Raumo & Kasko/Boness 29/6.

Noteringer: 6/800 Std. Kemi og Uleåborg/London 33/-; 650 Std. Uleåborg & Wasklot/London 33/-; 950 Std. Piteå/London 32/- optil 35/-.

Leningrad gør naturligvis en Del i Træ saa vel som diverse Ladninger, uden at der opstaar nogen væsentlig Forandring i Raterne.

Canada: stadig 51/3 53/9 efter Størrelse og Lastepadser.

KUL, KOKS etc.

har været roligere med ret uforandrede Rater. Forth/god dansk Havn; 1,600 T. 4/6, Seaham/Fredericia 3,100 T. 4/4½d., Newport/Kbhvn. 3,200 T. 4/- 1,500, 4/3 800 T. Losning; Koks London/Kbhvn. er værd omkring 6/6 15/1,800 T., Glasgow/Kbhvn. 6/6 2,500 T., Antwerpen/Kbhvn. 5/9 6/- 14/1,800 T. Danzig/god dansk Havn 2,300 T. 4/4½d. 1,000 T. Losning. Danzig/Gdynia-Dublin 3,300 T. 4/10½, Limerick 1,500 T. 6/9, Bordeaux 1,800 T. 32 Frcs.

FORTSÆTTES FORNEDEN NÆSTE SIDE

HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

FAREN TRUER HANDELSRUTERNE.

Hvis der skulde blive Krig, er de højeste britiske Flaudeautoriteter af den Opfattelse, at Handelsruterne i høj Grad vil blive udsat for Forulempning som Følge af Reduktionen af den britiske Flaade. Marineministeren har i sin yderst ansvarfulde Stilling sammen med Lord Beatty og andre Søofficerer, der, fordi de gaar ledige, kan udtale sig mere frit, indtrængende raadet Nationen til uopholdelig at gaa i Gang med nye Flaadebygninger, i Særdeleshed Bygningen af Krydsere. Hvad Panserskibe angaar, er Eskadrerne, der for Krigen var 68 Fartøjer, blevet skaaret ned til 15. Alle disse Skibe er, paa tre Undtagelser nær, bygget for Krigen, og Reparationsregningen paa dem stiger stadig. England er med Hensyn til Undervandsbaade svagere end baade U. S. A. og Japan. Stillingen med Hensyn til Krydsere, som behøves baade til Kampeskadrerne som til Patruljetjeneste paa de 80,000 miles Hav, over hvilket det britiske Imperiums Handel transporteres i forsvarsløse Handelsskibe, er hverken agtværdig eller troværdig. Lord Jellicoe, der har høstet lang Erfaring, som First Sea Lord of the Admiralty, erklærede for ti Aar siden, at 70 Fartøjer af denne Type repræsenterede det Minimum, der var forenelig med Sikkerhedens Krav, et Tal, som svarer til Halvdelen af, hvad man kunde opdrive ved Krigen Begyndelse. Da Flaadetraktaten i London var under Debat, gik Admiralitetet, under Tryk fra Regeringens Side, ind paa at nøjes med 50. Denne Reduktion foretoges som en Gestus overfor de andre Sømagter og uden at man tog tilstrækkelig Hensyn til Imperiets strategiske Behov. Som Konsekvens af de paafølgende politiske og finansielle Begivenheder, er Skibsbygningsbudgettet vedblivende blevet skaaret ned med det Resultat, at kun 39 effektive Fartøjer vil være til Raadighed i 1936, naar London Flaadetraktaten udløber. Flertallet af disse Krydsere er bygget før Krigen og har ikke nydt godt af de Erfaringer, man fik under denne, ligesom de er uegnet til Tjeneste paa Handelsruterne.

Sønt Flaaden er blevet saa stærkt formindsket i Stør-

relse, kan Admiralitetet ikke skaffe fulde Besætninger selv til de Krigsskibe, der i Øjeblikket er i Søen. Admiralitetet er derfor ved at rekruttere yderligere et Par hundrede Drengene til Uddannelse i Marinen samt nogle midlertidige voksne Søfolk. Det staar klart for alle, at Admiralitetet betragter Fremtiden med Bekymring, og at denne Ængstelse ogsaa deles af Ministeriet, hvilket Premierministeren og adskillige af hans Kolleger ogsaa har indrømmet. Regeringen har gjort en Begyndelse, men der er langt igen, før den Fare, der truer Handelsruterne fuldstændig er fjernet, ja er blevet reduceret til en rimelig og statsmandsmæssig Risiko af en saadan Karakter, som et Øland altid maa være udsat for, som jo er afhængig af Tilførsler af Føde og Raastoffer fra oversøiske Lande. Det Forhold, som Sikkerheden af Englands Interesser til Søs, hvori er indbefattet den største Handelsflaade i Norden saavel som de fineste og største Skibs- og Maskinbyggerier i Verden, staar i til Englands Nationalindtægt, er blevet reduceret med to Trediedele i de sidste 20 Aar. I alle andre Lande undtagen de, der led af Nederlag under Verdenskrigen, er Forholdet større, som Følge af, at England har svækket sin Sømagt, mens de andre Lande har forøget deres. Flaadestyrkens Status har med andre Ord tilpasset sig paa en saadan Maade, at der er blevet skabt forøget Misfornøjelse, Fare og Arbejdsløshed i England. Ved at reducere sine Flaadeudgifter har England tilmed ødelagt et vigtig Eksporterhverv, thi England forsynede mange af Verdens Smaastater med Krigsskibe. Ved sin Apati opmuntrede England andre Nationer til at blive dens Konkurrenter med Hensyn til disse Ordre, disse Konkurrenter fik tilmed ofte Statsstøtte, hvorved Englands Eksport af Handelsskibe ogsaa kom til at lide derunder. Denne Eksporthandel beløb sig til nogle Millioner Pund Sterling om Aaret, et enkelt Aar endog til 30 Milioner Pund Sterling. I sin Uvidenhed om Nyttigheden af denne velsignelsesrige Rigdomskilde, har England tilladt andre at rapse disse værdifulde Ordre fra sig, et smukt Tribut til Englands Prestige som Sømagt, en Prestige visse Folk vurderer rigeligt lavt.

The Shipping World.

FRAGTBERETNINGEN

FORTSAT FRA FOREGAAENDE SIDE

MIDDELHAVET etc.

For udgaende Kullaster akcepteres helt urimelige Rater som Wales/Vestitalien 5/11¹/₂d. 5/6,00 T., Port Said 5/3 7,000 T., Alexandria 5/4¹/₂/5/6d. 6/7,000 T. Der er mere end nok af Tonnage, ikke mindst store Baade, og Mangel paa Laster, saa Raterne bliver nødvendigtvis trykket, naar Baadene partout skal sejle. Fra Østkysten noteres: 7/- Oran el. Algiers, 5/3 Vestitalien og Rotterdam/Vestitalien ca. 5/6 5/9.

Sørtehavet/Kontinentet har taget nogle faa Baade til 10/4¹/₂ 10/6d., U.K. 3d. mere; Constanza etc. 11/- Kontinentet. Donau noteres i 14/6 B/H, 15/- U.K. 16/- Skandinavien. Mariupol/Rouen 5/6,000 T. Kul 10/6; Alexandria/Hull 9/3, London 10/6; Huelva/Rotterdam 6- 6/3, Sfax/Ecuk 8/- 8/3, Rouen 29/30 F. Frc. Frugt omkring 18/- 20/-.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/Montreal har faaet store Baade, 5/6,000 T., til 8/3d.; for 25/3,000 Tonnere kan maaske opnaas 10/- 10/6. Swansea/U.S.A. 5,000 T. 6/3, Humber/Halifax 2,800 T. 7/-. Montreal/U.K. noterer og akcepteres til 1/4¹/₂d. à 1/5d., Montreal/Rio 5,700 T. Hvede 10/-. Cuba/U.K. Kont. 13/6 13/9 November. Hampton Roads/Rosario 6,000 T. Kul 9/3 December; Skrapjern sluttes fra Nordstaterne og Gulfen til Danzig og især Japan, men Betingelserne kan der ikke prales med.

Portland/Vancouver range/U.K. 8,600 T. 19/6 f.i.o. December.

SYDAMERIKA

Den relativt store Opgang i de hjemgaende Værdier har sat Kulraten tilbage til 9/-, med andre Ord

en Rate, som maa give Underskud for alle undtagen ganske en enkelte Nationers Skibe. Kornbefragtingen har været særdeles livlig i sidste Uge, og Raterne er fæstnet endnu noget mere. Blandt de mange Slutninger kan anføres:

Rosario/p.p. U.K./A-Rotterdam 6,800 T. 16/9d. November; Rosario/Rotterdam 6,800 T. 16/3 November 8,500 T. 15/- December; Rosario/U.K./A-Hamborg 6,800 T. 17/- November 5,500 T. 17/- December; Santa Fé/Amsterdam 6,300 T. 18/- November; Bahia Blanca/Antwerpen 10,000 T. 13/- December; San Lorenzo/p.p. U.K. 7,600 T. 15/9 December; San Lorenzo/Skandinavien indikerer omkring 18/- November/December 6/7,000 T.; Chile/Kontinentet betalte sidst 19/9, og menes at være værd 20/-.

ØSTEN

De fleste Markeder er ret faste, uden at Efterspørgslen er imponerende.

Dalny/Rotterdam/Hamborg: 5,000 T. 24/6 spot, 5,000 T. 25/6 ult. November; 7,600 T. 24/- Januar, 8,400 T. 24/6 November/December. Sydney/Europa 8,400 T. 22/6, Shanghai 12/6 December; Sydney/Shanghai 7,000 T. 11/- November. Sydaustralien/Europa noteres stadig i 25/6 November 26/3 December (bags), og Vestaustralien 25/- December/Januar. Bombay/U.S.A. 7,000 T. Hørfrø 22/- Option U.K. Kont. 22/6 November. Madras/Middelhavet 7,200 T. 24/-, Kont. 25/- December.

TIME-CHARTER

Trip: 5,800 T. m/v del. S. Atlantic redl. U. K. Kont. 80 c.; 5,300 T. del. U.S.N.H. redl. Bristol \$1.25; 6,650 T. m/v del. U.S.N.H. redl. Plate 77¹/₂ c.; 3,240 T. del. Norfolk redl. Kont. via Tampico \$1.—.

SVEJSNINGSPROCESSENS ANVENDELSE PAA SKIBSVÆRFTER

FORTSAT PAA SIDR 515

maa udforme Planen til et Skib, der opfylder Klassificeringsselskabets Krav, der igen er ansvarlig overfor Rederne, og han maa tillige tage i Betragtning den Effektivitet, der kan opnaas paa det Værft, hvor Skibet skal bygges, idet han tager Hensyn til Udbudet af duelig Arbejdskraft. Spørgsmaalet om Reparationer en Gang i Fremtiden maa heller ikke forsømmes. Da Redere, Kunder og Søfolk som Regel indtager en yderst forsigtig Holdning hver Gang, der dukker noget nyt op, saa længe dette nye ikke har i Tidens Løb vist sin Overlegenhed over det, man tidligere kendte, saa viser Kundernes Krav sig ofte at være en Hindring mod Antagelsen af Svejsningsmetoden. Klassificeringsselskaberne har først for ganske nylig vist sig mindre konservative ved, at de nu tillader, at man i større Udstrækning anvender Svejsning ved Bygningen af Skibe.

REPARATIONER PAA SVEJSEDE SKIBE

Som allerede nævnt er der et Krav, der er meget vigtigt og som undertiden bliver forsømt, nemlig Kravet om, at den Skade, som et svejset Skib eventuelt maatte lide, kan udbedres paa en nem og fyldestgørende Maade. Dette maa først og fremmest referere sig til de Dele, der er mest udsat for saadan at komme til Skade. Saa længe Størstedelen af Værfterne ikke har lige saa udstrakte Hjælpemidler til Svejsningsprocessen til Raadighed, som de har det til Nitning og andre Metoder, vil de fleste Redere sandsynligvis bestemme sig til at vente i nogen Tid endnu, for de gaar over til det helt igennem svejsede Skib. Bundskader, der i Reglen kommer til at gaa ud over ca. hundrede Plader og et tilsvarende Antal Gulve og Stønerter, kan medføre betydelige Udgifter og megen Tidsspilde, hvis Fartøjet er af almindelig Type, men hvis Fartøjet er helt igennem svejset og Skaden lides langt borte fra, hvor der findes de nødvendige Remedier, der anvendes ved Svejsningsprocessen, kan det være vanskeligt at vide, hvad man skal stille op. Spørgsmaalet om det er muligt at faa foretaget Reparationer er derfor et Problem, man under alle Omstændigheder maa tage tilbørligt Hensyn til under Skibets Bygning, og om hvorvidt den nævnte Reparationsfond maatte komme til at referere sig til en eller anden vigtig Detalje ved Skibet eller til hele selve Hovedkonstruktionen.

SVEJSNINGSPROCESSEN AFHÆNGIG AF FAGLÆRT ARBEJDSKRAFT

Blandt de vigtigste af de Problemer, som den Skibskonstruktør kommer ud for, som skal bestemme et svejset Skibs Udseende, er Spørgsmaalet, om nogen Folk med praktisk Erfaring paa Svejsningens Omraade kan fremskaffes og fremfor alt, om Værkstederne egne Svejsere kan foretage en effektiv Kontrol af de udførte Svejsninger samtidig med at man fører Forregnelser over det svejsedes Modstandskraft overfor Gennemboring, Bøjning, Strækning og andre Former for Tryk, ligesom der ogsaa føres Kontrol med Anvendelsen af almindelige Svejsningsredskaber, om Elektroder, Pladekasser og Sektioner o. s. v. Konstruktionen burde saa paa Basis af disse eksperimentale Data meget hurtigt være i Stand til at beregne og bestemme Dimensionerne for de svejsede Konstruktioner, der normalt kan produceres paa paagældende Værft med fuld Garanti for deres Paalidelighed. Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvad der skal svejses, er det kloget til at begynde med at lade sig lede af Værftets Hjælpemidler og Erfaring. En-

hver, der for første Gang prøver at bygge et helt igennem svejset Skib, kan ikke vente at have Heldet med sig. Paa den anden Side kan man næsten alle vegne i stigende Grad give sig i Lag med Udførelsen af vel gennembrøvede Detailler, forsaavidt effektive Svejsningsarbejdere kan fremskaffes.

STAALSVEJSNINGER KONTRA STØBNINGER

I en Artikel, som Mr. C. H. Stevens fornylig skrev i »The Welder«, udtaler denne, at skønt der er blevet skrevet meget om Emnet elektrisk Svejsning i Stedet for de tidligere anvendte Metoder, Nitning og Boltning i Skibe af Staalstruktur og om de vidtrækkende Fremskridt, der er gjort, er det mærkværdigt at se, i hvor ringe Udstrækning Maskiningeniører har ersattet støbte Plader med svejsede. Paa Skibsmaskinvæsenets Omraade har der været nogle bemærkelsesværdige Eksempler paa Anvendelsen af svejsede Plader i Stedet for støbte, men disse har været faa i Antal til Trods for deres heldige Udfald i Praksis. Medens for de støbte Plader visse Begrænsninger ved Udførelsen af Støbningprocessen fører til en Mangfoldighed af Smaadele, der bagefter maa sættes sammen paa Maskine eller boltes sammen, udtaler Mr. Stevens, at der ikke findes saadanne Begrænsninger for Staal-svejsninger. Der findes ingen andre Begrænsninger end dem, der sættes af Maskinarbejdet og af Haandterlighedshensyn. Saaledes kan en stor Sømaskineramme laves i et Stykke. Ved Støbning vilde den samme Ramme komme til at bestaa af to eller flere Sektioner Bundrammer og adskillige separate Søjler. Hvis Vægten af disse støbte Plader tilsammen beløber sig til 100 Tons, vilde den enkelte staalsvejsede Blok, der erstattede dem, komme til at veje ca. 40 Tons. Et prominent Svejsningsfirma forlangte for nylig for en saadan Ramme, der vejer 40 Tons, en Pris af 925 Pund Sterling eller lige over 23 Pund pr. Ton. Sømaskinefabrikanter vilde utvivlsomt beregne Forskellen i Prisen paa den svejsede Blok og Prisen paa 100 Tons støbte Plader og vilde komme til et Resultat, der vilde imponere dem mere end den 60 Procents Besparelse i Vægt.

Naar det blot drejer sig om at erstatte støbte Staalplader med svejsede, er Vægtreduktionen i Almindelighed ikke saa udpræget (ca. 10 pCt.), men i visse Tilfælde er en langt større Reduktion mulig grundet paa de Begrænsninger med Hensyn til Tykkelse, som Støbningprocessen kræver, eller som skyldes Konstruktorens Frygt for, at Fejlregninger skal faa ham til at konstruere sine Støbninger efter en latterlig lav Spændingsenhed. Et bemærkelsesværdigt Eksempel paa Anvendelsen af Staalsvejsninger i Stedet for Staalstøbninger er Søjlerne i de principale Maskiner i visse af den engelske Flaades Undervandsbaade. Spændingsenheden i Staalsvejsninger kan fikseres ved et Maksimum, der falder sammen med Eftergivningspunktet og den ønskede Sikkerhedsfaktor, hvilket resulterer i Konstruktioner, der medfører højst forskellige Tykkelser, hvilket ikke kan opnaas ved Støbning.

Nogle kraftige Dieselmotorer er blevet bygget i Tyskland med svejsede Staalrammer. De mest kendte er dem i »Deutschland« og andre Marineskibe. Systemet anbefales anvendt i Skibsmaskiner i Almindelighed paa Grund af de reducerede Omkostninger og den reducerede Vægt. Ved selve Skibskonstruktionen synes der at være Mulighed for at substituere de gængse støbte Staalagterstavsrammer og de ydre Klammere med Staalsvejsninger, hvilket har den Fordel at besidde en Soliditet, som man ikke altid finder i Staalstøbninger.

Fra

● SØ - HAVN OG VÆRFT

Den danske Oplægnings-Procent

Baade vore Redere og Skibsofficerer og Sømænd føler Oplægningen af danske Skibe, og for mange betyder de oplagte Skibe en Tragedie. Og dog maa vi være lykkelige over, at vore Oplægninger ikke er større, for de er mindre i Danmark end i noget andet Land, Japan alene undtaget. I det sidstnævnte Land er Oplægnings-Procenten kun fire, medens den i Danmark er 6 Procent.

Sverige er ogsaa forholdsvis godt stillet. Der er 7 Procent af Nationens Handelsflaade oplagt, medens Norge har hele 11 Procent. Den engelske Oplægnings-Procent er større, nemlig 14 Procent.

Dansk Tidsskrift-Index

Udarbejdet af Biblioteksdirektør *Th. Døssing* og Biblioteksinspektør *Robert L. Hansen*, har Statens Bibliotekstilsyn udsendt attende Aargang af Dansk Tidsskrift-Index. Denne systematiske Fortegnelse over Indholdet af c. 225 Danske og en Del andre nordiske Tidsskrifter er udkommet paa H. Hagerups Forlag.

Ikke Brug for Dynamitten

Vandbygningsvæsenets Damper »Sandsugeren« har nu tilendebragt den omtalte Undersøgelse af det uddybede Farvand i Sejløbet mellem Marstal og Rudkøbing, hvor det befyrgedes, at der fandtes en Stengrund. Dette har dog vist sig ikke at være Tilfældet, siger Svendborg Amtstidende. Der blev kun i Udkanten af Løbet fundet nogle mindre Smaaknolde og et Par mindre Sten, der selvfølgelig fjernedes; men nogen Stengrund fandtes ikke, og hvis en saadan findes, maa det absolut være uden for det afmærkede Løb. »Sandsugeren« vil derfor nu efter endt Undersøgelse atter forlade Marstal, medtagende den store Portion

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløttelønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-dragelighed, Ballast 5 Kr. pr. Tons. 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 Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for små Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

KJØBENHAVN

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

FAABORG

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

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større 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 Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T., henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrslibet »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 Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllings gunstigt. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 24 Øre, Selsk. med Hjælpekruer 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. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

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

Dynamit, som var tiltænkt Stengrunden, men som der altsaa ikke blev Brug for i denne Omgang.

Et Ledefyr i Korshavn?

I stigende Grad søger nu Fiskerne ind i Korshavn ved Fyns Hoved for at overnatte der. Imidlertid er Indsejlingen til Korshavn ved Nattetide og i taaget og sludfuldt Vejr meget vanskelig og ikke ufarlig, og man har derfor drøftet Muligheden for at faa bygget et Ledefyr paa det saakaldte Korsør Hug ved Indsejlingen.

Det er Kerteminde Fiskeriforening, der har taget Initiativet til Sagens Realisation, men efter hvad Kertem. Av. erfarer, er man fra Fiskeriforeningerne i Odense Fjord stærkt interesseret i Spørgsmaalet og har givet Tanken sin Tilslutning. Der vil derfor nu blive indsendt Andragende til Marineministeriet, hvori de interesserede Fiskeriforeninger anmoder om at faa Ledefyret bygget snarest muligt.

Der har tidligere været rettet Anmodning til Ministeriet om et saadant Fyr paa Korsør Hug, men da blev Andragendet afvist.

Fortræffelig Nautisk Almanak

»Dansk nautisk Almanak 1934« foreligger nu. Del er 12. Udgave og Oplaget er i Aar større end noget tidligere Aar, idet denne Almanak nu er den eneste danske af denne Art.

Almanakken indeholder alle til Navigering brugelige astronomiske Tabeller over Solens, Planeternes og Fiksstjernernes Elementer, og for at give et Bevis paa Almanakkens Indhold kan vi meddele, at der er optaget over 36,000 Størrelser med fra 3 til 7 Tal i hver Størrelse.

Endvidere indeholder Almanakken foruden Søvejsregler, Radiostationer for Vejrmeldinger og Tidssignaler, Højvandstabeller etc. læseværdige Artikler af Interesse for Navigatorer, f. Eks. »Fejlkilder ved Radiopejling«, der omfatter Spørgsmaal, der ikke tidligere paa letfattelig Maade er behandlet. Desuden et interessant Bidrag om »Kollision mellem Skibe ved Sugning«, et Emne, der saavidt vi ved, ikke tidligere er behandlet paa Tryk.

Bogens Pris er Kr. 2,50 pr. Stk., og Udgiverne er Iver C. Weilbach & Co., Amaliegade 30.

Fumigering under Tidscerteparti (Baltim)

Paahviler det Tidsbefragterne eller Rederiet at betale Udgifterne ved Fumigering under Baltim-Certepartiet, specielt efter at den i Paris under 21/6 1926 vedtagne internationale Sundhedskonvention er blevet ratificeret af de forskellige Lande?

Danske Rederes Retsværn udtaler paa given Foranledning, at Foreningen har haft en Sag til Behandling, og det lykkedes under Behandlingen at faa oplyst, at der i December 1930 er faldet en Voldgiftskendelse, i Henhold til hvilken Tidsbefragterne dømtes til at betale Fumigeringsudgifterne. Den benyttede Certeparti-Formular var Baltim "as revised 1920," og det tilføjes, at Sagen i Henhold til den engelske Voldgiftslov af 1889 blev forberedt som en speciel Sag, hvorved der var aabnet Parterne Adgang til at faa Spørgsmaalet prøvet ved Retten. Efter at Tidsbefragterne havde set Kendelsen, ønskede de imidlertid ikke at føre Sagen videre.

Miraklernes Tid ej forbi

Det ellers saa dansk-ædende Norges Handels- og Søfartstidende offentliggører under Overskriften »Elsk-værdig Dansk Reder« følgende Brev fra en norsk Skibsmægler:

Hr. redaktør.

Jeg formidlet forleden dag befraktningen av en dampbåt til norske befraktere (linjerederi), levering

Kjøbenhavn, hvor båten losset (altså utgående utgifter for befrakternes regning).

Rederen skriver imidlertid idag:

»Vi ønsker å betale selv samtlige utgående utgifter og De vil altså ikke få nogen regning hverken for klarering, los eller annet.«

Da en slik elskværdighet savner sidestykke i min 26-årige meglervirksomhet, vil jeg gjerne tilføie, hr. redaktør, at rederiet var dansk.

S. L.

Skibsfartsmeddelelse fra Stats-Observatoriet i Danzig

I November Maaned vil i Danzig-Neufahrwasser Havneomraade følgende Sommer-Sømærker blive inddraget:

a) den hvide Banketønde udfor Weichselmundingen »Weichselriff«.

b) Anduvningstønden udfor den gamle Weichselmunding ved Neufähr.

De Tønder, der er udlagt for at afmærke Havneindløbet Neufahrwasser og dettes Undervandssignal, bliver først inddraget, naar stærk Isdrift indtræffer.

Tønderne i Weichselgennembruddet ved Neufähr vil blive inddragne, naar strengere Frost indtræffer.

I Kamp med en Djævle-Fisk

Forleden skulde en Englænder, der ejer et Firma i Karachi, Indien, ud og forlyste sig med Fiskeri. Han lejede en Tretonser og seks indfødte. Man havde lige kastet Anker i det arabiske Hav, da det gav et saa voldsomt Ryk i Skibet, at det var ved at skulle det ad.

Pludselig jog Skibet i rasende Siksak over Vandet til stor Rædsel for Passagererne, der ikke anede, hvad der var i Vejen. Den vilde Fart blev ved en Time, inden man fik Opklaringen: Ankerkættingen kom til Syne i sin Helhed, og ca. 50 Yards borte for Enden af den opdagede man et Havuhyre af Form som en uskadelig Rødspætte, men en Kolos paa 5,000 Pund. Den havde paa mystisk Vis faaet sin Hale i en Løkke i Kættingen, og den Løkke var strammet jernhaardt omkring Halefinnen.

Det lykkedes at harpunere den, men det skulde man aldrig have gjort. I flere Timer jog den aldeles sindssvag rundt med Baaden, hvis Passagerer havde nok at gøre med at hage sig fast, og som hvert Øjeblik ventede at »vende Bunden i Vejret«.

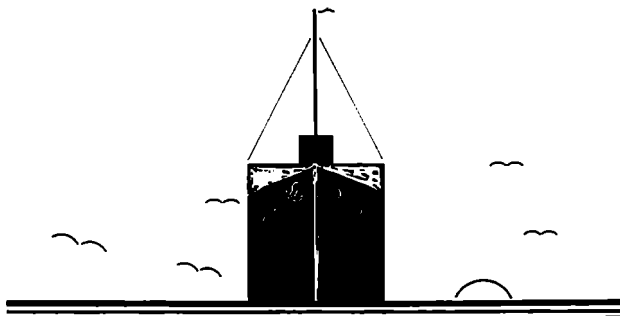
Medens Kæmpedyret laa og samlede Kraft til en ny Vandvidsfart, besluttede en modig Gurkha at gaa over Bord med en Kniv i Munden. Gurkhaernes Knive er berygtede, og Manden vilde prøve, ved at udsætte sit eget Liv, at redde sine Kammeraters. Det lykkedes ham efter mange Dykningskunster at komme under Uhyret og jage den sin Kniv i Hjertet. Og endelig efter olte Timers Aandeløshed kunde man sejle hjemad med Kolosson paa Slæb. Da man trak den op og maalte den, var den 22 Fod fra Bugfinnens Spids til Rygfinnens Spids og 21 Fod fra Hoved til Hale. Tværs over Gabet maalte den fire Fod, og det var rigeligt spækket med glubske Tænder, saa det har nok været en indbringende Tur for den mere end modige Gurkha ... forudsat at Lystfiskeren ikke var Skottel

HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

DEN GAMLE SKIPPERBY MARSTAL

Et gammelt Folkeord siger, at Graaspurve og Ærøboere finder man overalt. Og selvom gamle Ord og Mundheld tit overdriver, er der utvivlsomt noget om, at Befolkningen paa den skønne Ø, der Syd for Fyn danner Bolværk mod Østersøen, har haft megen Udve i Sjælen. Derfor fandt saa mange Ærøboere ogsaa deres Pløjemark paa Søen, og derfor blev Marstal Skipperbyen frem for nogen andre. Igennem Slægtled har Marstal i højere Grad end nogen anden dansk By »vist Flaget ud over Havene og bragt Bud om Danmarks Navn til de fjerneste Kyster«. Nu har Damp- og Motorskibe håndtaget de gamle Sejlere, og Marstalskonnerternes Glansdage er forbi. Men endnu stævner Marstallerskuderne ud over Havene, og endnu bærer Marstal By Vidnesbyrd om, at det er en gammel Skipperby, der ligger her ved Ærø Dyb. Havnen med den kilometerlange Stenmole, som Marstals Fædre i længst forsvundne Dage har bygget op af Tusinder og atter Tusinder af Kampesten for at yde Værn og Beskyttelse for Byen og for at faa en sikker Havn til »de stolte Svaner«, er endnu Byens store Seværdighed.

Vikingen.



POSITIONSLISTE

PR. 7. NOVEMBER 1933

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk
 s.s. *Aalborg*, Eriksen, ank. Tyne 1.11.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olesen, afg. Swansea 2.11. til Barcelona.
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Buenos Aires 17.10.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 6.11.
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Blyth 18.10.
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Madeira 3.11.
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Casablanca 16.11. til Tanger.
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. London 5.11.
 s.s. *Alsund*, Petersen, pass. Cape Race 3.11. p. R. t. Charleston.
 s.s. *Amalienborg*, afg. Danzig 1.11.
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Flores 2.11. p. R. t. Southampton.
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Las Palmas 26.10.
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. Shanghai 28.10.
 m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Göteborg 5.11.
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Antwerpen 29.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 4.11. til Kbhvn.
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Boston 10.10.
 m.s. *Asia*, Kolls, pass. Cape Roque 31.10. p. R. t. Trinidad.
 s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Boston 5.11. til Kalundborg.
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Westonpoint 4.11. til Frederikshavn.
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Tararea 31.10.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Aberdeen 5.11.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. London 4.11.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. New York 28.10.
 s.s. *Bergenhuss*, Schmidt, ank. Trondheim 5.11.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Archangel 16.10.
 s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Penarth 3.11. til Cadiz.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Gesle 5.11.
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Dakar 4.11. til Bordeaux.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo 1.11. til Suez.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Montreal 3.11.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 4.11.
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Tocopilla 19.10.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Gdynia 4.11.
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Blyth 26.11. til Barcelona.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Havana 1.11.
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig 1.11. til Preston.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, ank. Rosario 4.11.
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. New York 27.10.
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Gdynia 9.11. til Kbhvn.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. San Francisco 20.10.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Rotterdam 5.11.
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Jamaica 3.11. p. R. t. Arnha.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 2.11. til Bilbao.
 s.s. *Cimbria*, Krogh, Kbhvn.-Randers Ruten.

s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Gdingen 31.10. til Bayonne.
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dauen 5.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Leningrad 24.10.
 s.s. *Cyril*, Parup, afg. Zeebrugge 6.11. til Gdynia.

D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 11.11. til London.
 s.s. *Dana*, Bngg, afg. Zebrugge 2.11. til Zuigenchor.
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Antwerpen 31.10.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore 27.10. til Suez.
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Bermuda 2.11. p. R. t. Baytown.
 s.s. *Delaware* Christensen, afg. New Orleans 4.11. til Galveston.
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 17.11. til Newcastle.
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 11.11. til Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 4.11.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Jarllorp, afg. Oran 8.11. til Algier.
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Archangel 19.10.
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tunis forv. 7.11. til Valencia.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.
 s.s. *Elie*, Larsen, pass. Kbhvn. 5.11. p. R. t. Bayonne.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Casablanca 23.10.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Gibraltar 26.10.
 s.s. *Elsborg*, pass. Lødingen 1.11.
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Alexandria 25.10.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. New York 23.10.
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo 4.11. til Penang.
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Piræus 4.11.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Amsterdam 27.10.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Los Angeles 3.11. til Panama Canal.

F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Grangemouth 31.10.
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, ank. Bangkok 27.10.
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, pass. Kbhvn. 1.11.
 s.s. *Fredensborg*, pass. Lødingen 27.10.
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 9.11. til Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Sunderland 31.10.
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. 11.11. til Antwerpen.
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Kemi 5.11. til Preston.
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Montreal 21.11. til Kbhvn.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Ceuta 2.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Savannah 24.10.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Norfolk V. 23.10.
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Kbhvn. 4.11.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 26.10.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 9.11.
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Ceuta forv. 7.11. til Algier.
 s.s. *Holland*, Andersen, ank. Brombrough 3.11.
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Skagen 30.10. vestg.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Kbhvn. 7.11. til Warrington.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 14.11. til København.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Oumbra 22.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 7.11. til Randers.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Aalborg forv. 7.11. til Aabenraa.
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 16.11. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Gdynia 27.10.

I

m.s. *India*, Kruse, ank. Vancouver 31.10.
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. New York 21.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Corcubion 4.11. til Castro Urdiales.
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Leningrad 23.10.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Amsterdam 31.10.
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Quebec 4.11.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 11.11. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Grangemouth 11.10.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Randers 1.11.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Gibraltar 22.10.
 m.s. *Java*, Sjøldam, afg. Singapore 1.11. til Manila.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Leningrad 24.10.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Murmansk 24.10.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Goole 31.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7. 11. 33

LONDON	22,40	MADRID	59,40
NEWYORK	457,50	AMSTERDAM	285,65
BERLIN	167,65	STOCKHOLM	115,65
PARIS	27,85	OSLO	112,70
ANTWERPEN	98,75	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	137,35	PRAG	21,15
ROM	37,35		

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

K

- s.s. *Kai*, Friis, pass. Algier 1.11. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 11.11. til Kbhvn.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Philadelphia 18.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Leningrad 30.10.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 8.11. til København.
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

- m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Gibraltar 5.11. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Huelva 17.10.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 21.10.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Archangel 26.10.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Panama 19.10.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Tuborg 6.11.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Barcelona 31.10.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Blyth 1.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 6.11. til Kbhvn.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Trondheim 8.11. til Frederikshavn.
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 10.11. til Hamborg.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Aruba 25.10.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Methil 4.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Danzig 5.11.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 9.11. til Kbhvn.
 s.s. *Maria Toft*, afg. Caen 5.11.
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Genoa, 3.11. til Port Sudan.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Liverpool 3.11. til Swansea.
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 23.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Kalundborg 27.10.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Tyne 23.10.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 29.10.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Lissabon forv. 10.11. til Kbhvn.
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Yxpila 4.11.
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 24.10.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. San Pedro 11.10.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Manilla 25.10.
 s.s. *Norborg*, ank. Garston 23.10.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Hartlepool 31.10.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Hamborg 1.11.

O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig 14.11. til Kbhvn.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Archangel 21.10.
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Ifoguiam 29.10.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 1.11. til Kbhvn.

P

- m.s. *Panama*, Christensen, ank. Rangoon 16.10.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Korsør 31.10.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Melbourne 28.10.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 21.10.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Assens 7.11. til Kbhvn.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Bremen 29.10.

R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 16.11. til Leith.

- s.s. *Rita*, Willarsen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Sharpness 28.10.
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Skagen 31.10. sydg.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Glasgow 30.10.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 17.11. til Newcastle.

S

- s.s. *Saga*, Thorning, afg. Kbhvn. 7.11. til Vestnorge.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Vancouver 11.10.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Rouen, 1.11.
 s.s. *Scandia*, Rasmussen, afg. Thameshaven 6.11. til Southshields.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 10.11.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig forv. 8.11. til Reval.
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Riga 4.11. til Southampton.
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Adén 4.11. til Rotterdam.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Soroka 22.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Antwerpen 30.10.
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk 6.11. til Havre.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Aalesund 31.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 4.11. til Thorshavn.
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Samos 3.11.
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Bissao 31.10. til Rotterdam.
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Fredericia 27.10.
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 9.11. til Aarhus.
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Santiago 3.11. til Philadelphia.
 s.s. *Stegelborg*, afg. Rotterdam 28.10.
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Tsugarustrædet 19.10.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Methil 31.10.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. New Orleans 6.10.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Montreal forv. 8.11. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 8.11. til Odense.
 s.s. *Søborg*, ank. London 27.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen,, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester 8.11. til Liverpool.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Dakar 31.10.
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Libau 6.11. til Gdynia.
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Tyne 31.10.
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 14.11. til Kbhvn.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Havre forv. 7.11. til Calais.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. forv. 14.11. til Antwerpen.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Finisterre 2.11. p. R. t. Freemantle.
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Cadiz 1.11.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nakskov 7.11. til Randers.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Catania forv. 9.11. til Messina.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

- s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 10.11. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 9.11. til Oslo.
 s.s. *Uranienborg*, afg. New Orleans 28.10.

V

- s.s. *Vendia*, Lund, ank. Kingston 13.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Skagen 31.10. sydg.
 s.s. *Viborg*, ank. Gdynia 31.10.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Makatea 16.10.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Kbhvn. 6.11.
 s.s. *Vidar*, Arenl, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Aabenraa forv. 7.11. til Gøteborg.

W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 3.11.

Y

- s.s. *Ydun*, Tønnesen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clausen, Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

- s.s. *Ørneborg*, afg. Kbhvn. 31.10.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 6. NOVEMBER 1933

- 3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Bunbeg 30.10.
 4/m Sk. *Helga*, Petersen, ank. St. John N. B. 23.10.
 3/m Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. Setubal 31.10.
 3/m Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Høganæs 4.11.

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

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

STEVEDORE

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

Aalborg

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

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

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491 & 13370

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

REDERI- & HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

JENS WITH

Skibsproviantering Amaliegade 3

Frilager Nr. 38-49 Kontor og Lager

Telf. 5349 - 7215 & Øbro 6846

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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.

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 Skibsederforening

KOTKA (Finland)

Tele.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 8. November 1933.

Nr. 45.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2561. (P). Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Långören Stangbaake flyttes.
(U. f. s. Nr. 44 2809. Stockholm 1933.)

Långören Stangbaake paa c. $56^{\circ} 03'_{,8}$ N. $15^{\circ} 49'_{,4}$ E., som er overet med *Kogga-skär* Varde i Pejling 52° , vil i Løbet af den nærmeste Tid blive flyttet c. 30 m NE. efter i Overetliniens Retning. Efter Flytningen vil Stangbaaken altsaa ikke mere være overet med *Videskär* Varde i Pejling c. 277° , en Ledelinie, som nu leder frit fra Søen ind til *Torhamnsfjärden*. Sidstnævnte Ledelinie er efter Anordningen af Fyrbelysningen blevet unødvendig.

2562. (P). Sverige. Ölandsrev Fyrskib. Radiofyr oprettes. Undervandstaagesignal inddrages.

(U. f. s. Nr. 44 2857. Stockholm 1933.)

1. I Løbet af 1933 vil der om Bord i Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. $56^{\circ} 07'$ N. $16^{\circ} 34'$ E. blive oprettet et Radiofyr, som følger:

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

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

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

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

2. Det nuværende Undervandstaagesignal inddrages.

3. Lufttaagesignalet bliver uforandret.

4. Radiofyret er ude af Virksomhed i den Tid, Fyrskibet er i Forbindelse med *Karlskrona Radio*.

(E. f. S. Nr. 36/2123 1933. Kort Nr. 280 og 269.)

2563. (T). Sverige. Kalmar—Färjestaden. Midlertidigt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 44/2808 Stockholm 1933.)

En Stage med Tværtræ er midlertidig for Vinteren udlagt paa 56° 38' 57" N. 16° 26' 56" E., ud for *Färjestaden* paa *Öland*. — Stagen vil uden nærmere Meddelelse blive inddraget i Foraaret 1934.

2564. Sverige. Orrfjärden. Fredriksnäsvisken. Grund.

(U. f. s. Nr. 44 2807. Stockholm 1933.)

En Stengrund med 3,0 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa 58° 14' 38" N. 16° 45' 42" E.

2565. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Sømærke flyttet.

(U. f. S. Nr. 30/733. Helsingfors 1933.)

Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 65° 41' 13" N. 24° 11' 10" E. er flyttet til 65° 41' 18" N. 24° 11' 20" E.

2566. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 30/732. Helsingfors 1933.)

Den sort- og hvidmaalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 65° 23' 40" N. 24° 22' 10" E. er flyttet til 65° 23' 30" N. 24° 21' 55" E.

2567. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Skærgaard. Ritgrundsfarvandet. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 30/731. Helsingfors 1933.)

En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa 63° 11' 49" N. 21° 27' 37" E.

2568. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 30/743. Helsingfors 1933.)

Lehmäsaari Fyr paa 60° 14' 05" N. 21° 56' 33" E. er tændt.

2569. Finland. Skärgårdshavet. Galtarna—Dalsbruk. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 30/740. Helsingfors 1933.)

En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa 59° 54' 54" N. 22° 33' 40" E.

2570. (P). Finland. Finske Bugt. Fredrikshamn (Hamina). Veitkari Farvandet. Ledefyr.

(N. f. S. Nr. 43/3894. Berlin 1933.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil nedennævnte Baaker blive forsynet med Fyr:

a) *Nurmilahiti* Baake paa 60° 31' 59" N. 27° 12' 18" E.

b) *Kakarkari* Baake paa 60° 31' 49" N. 27° 11' 54" E.

(Kort Nr. 277).

2571. Finland. Finske Bugt. Fredrikshamn (Hamina). Vuohisaari Ledefyr tændt.

(N. f. S. Nr. 43/3895. Berlin 1933.)

Nedennævnte private Ledefyrlinie er tændt:

a. Bagfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. 60° 33' 30" N. 27° 10' 39" E.

b. Forfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. 60° 33' 28" N. 27° 10' 29" E.

Fyrene er overet i Pejling c. 351°.

(Kort Nr. 277.)

2572. **Finland. Finske Bugt. Uuras. Haapaluoto Farvandet. Siirion Ledebaaker opført.**
(N. f. S. Nr. 43/3896. Berlin 1933.)
Nedennævnte Ledebaaker er opført:
a. Bagbaake. Hvid Stenbaake. $60^{\circ} 39' 36''$ N. $28^{\circ} 30' 46''$ E.
b. Forbaake. Hvid Stenbaake. $60^{\circ} 39' 37''$ N. $28^{\circ} 30' 49''$ E.
Baakerne er overet i Pejling c. 249° .
(Kort Nr. 277.)
2573. **(T). Rusland. Neva Bugt. Leningrad Søkanal S. Vrag afmærket.**
(N. f. S. Nr. 44/3996. Berlin 1933.)
Vraget af en Lægter, hvorover mindste Dybde er $1,5$ m Vand, ligger sunket paa $59^{\circ} 56' 10''$ N. $29^{\circ} 55' 00''$ E., c. $0,1$ Sm S. for S.-Kanten af *Leningrad Søkanal*. Vraget er afmærket med 2 Spirtønder, en N. for og en S. for Vraget.
2574. **Rusland. Finske Bugt. Narva Bugt. Vigrund Baake forandret.**
(N. f. S. Nr. 44/3997. Berlin 1933.)
Paa *Vigrund* Taarnbaake paa c. $59^{\circ} 46',7$ N. $27^{\circ} 43',9$ E. er anbragt en c. $1\frac{3}{4}$ m bred, rød, firkantet Baake. Hele Baakens Højde er 21 m.
2575. **Estland. Finske Bugt. Reval. Nyhavn. Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 43/3897. Berlin 1933.)
I Gruppe-Blinkfyret paa c. $59^{\circ} 27',6$ N. $24^{\circ} 43',4$ E., paa Hovedet af W.-Molen, er indlagt en rød Lysvinkel, saaledes at Fyret nu lyser, som følger:
1. Hvidt i Pejl. fra 215° til 275° . 3. Grønt i Pejl. fra 65° til 215° .
2. Rødt i — - 275° - 65° .
(Kort Nr. 276.)
2576. **(T). Letland. Riga Bugt. Daugavgriva. Lystønde ved Losseplads inddraget.**
(N. t. M. Nr. 7/21. Riga 1933.)
Den sorte Lystønde ved Lossepladsen paa c. $57^{\circ} 05',5$ N. $24^{\circ} 01',8$ E. er inddraget.
2577. **Letland. Riga Bugt. Runö SE. Grund findes ikke.**
(N. t. M. Nr. 7/20. Riga 1933.)
 $2,2$ m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c. $57^{\circ} 37',8$ N. $23^{\circ} 28',2$ E., c. 12 Sm SE. for *Runö Fyr*, er forgæves eftersøgt. Paa Stedet er ikke fundet under 30 m.
(Kort Nr. 268.)
2578. **Letland. Windau. Issignaler.**
(N. t. M. Nr. 7/22. Riga 1933.)
Issignalerne, der hidtil er blevet vist paa den W.-lige Mur af Lodstærnet, vil fremtidig blive vist fra W.-Enden af et Pakhus c. 760 m 15° fra Bagfyret. c. $57^{\circ} 23',9$ N. $21^{\circ} 32',0$ E.
(Kort Nr. 269.)
2579. **Tyskland. Kieler Bugt. Landmærker nedrevet.**
(N. f. S. Nr. 43/3888. Berlin 1933.)
Nedennævnte Mærker er nedrevet:
1. *Ludwigsburg* Vindmotor paa $54^{\circ} 31' (58'')$ N. $9^{\circ} 58' (59'')$ E.
2. *Niedamm* Vindmølle paa $54^{\circ} 45' (32'')$ N. $9^{\circ} 57' (35'')$ E.
(Kort Nr. 298, 241 og 279. Danake Lods, Side 392.)
(Se Tillæg.)

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

2580. **(T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havnemunding E. Pæle midlertidig anbragt til Forsøg.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 22/1372 1933 meddeles, at de deri omtalte to Pæle til Brug ved nogle Undersøgelser vedrørende Bølgetryk paa henholdsvis $56^{\circ} 07' (50'')$ N. $12^{\circ} 19' (04'')$ E. og $56^{\circ} 07' (47'')$ N. $12^{\circ} 19' (00'')$ E., E. for Indsejlingen til *Gilleleje Havn*, indtil videre forbliver ude.
(E. f. S. Nr. 22/1372 1933.)

2581. (T). Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.

Fra *Flakfort* (c. 55° 42' N. 12° 44' E.) vil der i Tiden fra den 4.—20. December d. A., begge Dage inklusive, — saavel om Dagen som om Natten — blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: E. Skudafstand: Indtil c. 5 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 1000 m.

Naar Skydning finder Sted vises fra Fortet om Dagen: Skydeflag (internationalt O), og om Natten: 3 røde Lanterner, lodret for hinanden, fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer. Endvidere vises fra *Middelgrunds Fort* (c. 55° 43' N. 12° 40' E.) og *Drayør Fort* (c. 55° 35' N. 12° 41' E.) under den ene Raanok fra Signalmasten følgende Signal:

Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle — lodret for hinanden (se E. f. S. Nr. 1/9 1933). Signalerne vil blive hejst ½ Time før Skydningens Begyndelse. Naar der skydes paa Afstande over 6000 m, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.

De ovenanførte Signaler er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Luftfartøjer advares imod i det nævnte Tidsrum i Nærheden af den anførte Skudretning at komme under den nævnte Sikkerhedshøjde.

2582. Danmark. Store-Bælt. Omø Havn (Kirkehavn). Ledefyr tændes.

Den 8. November d. A. tændes ved *Omø Havn* et Par Ledefyr, to røde, faste Fyr, der overet i Pejling 204° leder til Havnen. Ledelinien gaar meget nær ved W.-Molen.

Bagfyret: 55° 10' (14") N. 11° 09' (48") E., paa Havnepladsen. Forfyret: 55° 10' (17") N. 11° 09' (50") E., c. 100 m 24° fra Bagfyret, paa Hovedet af E.-Molen.

(Kort Nr. 290, 244, 221 og 299. Danske Lods, Side 329. Havnelods, Side 149. Fyr-Fort. Nr. 369 A.)

2583. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø-Avernæs. Knoldhjørne E. Sømærke atter i Orden.

Den sribede Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk, *Knoldhjørne E.*, paa 55° 03' (36") N. 10° 14' (00") E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 43/2501 1933.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2584. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel.**

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

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end 4,3 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

(E. f. S. Nr. 41/2374 1933.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2585. Svalbard. Spitsbergen N.-Kyst. Danes Gat Anduvning. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1718. London 1933.)

En Klippegrund med 6,4 m Vand rapporteres at ligge paa c. 79° 45' N. 11° 01' E., 1,78 Sm 40° fra N.-Spidsen af *Deadmans Island*.

2586. Norge. Tanafjorden. Omgang Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1933.)

Paa $70^{\circ} 59' 18''$ N. $28^{\circ} 31' 54''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Omgang Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10^s , Blink 1^s , Mærke 2^s , Blink 1^s , Mærke 6^s . Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 11 Sm for hvidt, $7,5$ Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 113° til 131° . | 6. Rødt i Pej. fra 190° til 208° . |
| 2. Rødt i — - 131° - 143° . | 7. Hvidt i — - 208° - 279° . |
| 3. Hvidt i — - 143° - 147° . | 8. Rødt i — - 279° - 295° . |
| 4. Grønt i — - 147° - 150° . | 9. Hvidt i — - 295° - 314° . |
| 5. Hvidt i — - 150° - 190° . | 10. Grønt i — - 314° - 328° . |

Brændetid: 18. August—18. April.

2587. Norge. Mehavnfjorden. Store Kamøy Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1933.)

Paa $71^{\circ} 05' 22''$ N. $27^{\circ} 59' 12''$ E. er tændt et nyt Fyr, *Store Kamøy Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10^s , Blink 1^s , Mærke 2^s , Blink 1^s , Mærke 6^s . Flammens Højde: $27,5$ m. Synsvide: 11 Sm for hvidt, $7,5$ Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 49° til 53° . | 5. Rødt i Pej. fra 106° til 116° . |
| 2. Rødt i — - 53° - 70° . | 6. Hvidt i — - 116° - 247° . |
| 3. Grønt i — - 70° - 77° . | 7. Rødt i — - 247° - $262\frac{1}{2}^{\circ}$. |
| 4. Hvidt i — - 77° - 106° . | 8. Grønt i — - $262\frac{1}{2}^{\circ}$ - 269° . |

Brændetid: 18. August—18. April.

2588. (P). Danmark. Juvre Dyb. Sømærke flyttes og forandres.

Ved Forarsudlægningen 1934 vil den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Romo Flak NW.*, paa c. $55^{\circ} 13',3$ N. $8^{\circ} 24',4$ E., ved NW.-Siden af Flakket, blive flyttet til den modsatte Side af Løbet og forandret til en hvid Stage med 1 nedadvendt Kost.

(E. f. S. Nr. 22/1379 1933. Kort Nr. 245 og 255. Danske Lods, Side 97. Søm.-Fort. Side 14.)

2589. (T). Holland. Zeogat van Terschelling. Stortemelk. Lystønde midlertidig slukket.

(B. a. Z. Nr. 257/2761. 's-Gravenhage 1933.)

Den røde og hvide, vandret stribede Lys- og Fløjtetønde *VSM* paa c. $53^{\circ} 18',4$ N. $4^{\circ} 56'$ E., ud for Indløbet til *Stortemelk*, er for Tiden slukket.

2590. Holland. Scheveningen. Taagesignalstation flyttet.

(B. a. Z. Nr. 258/2726. 's-Gravenhage 1933.)

Taagesignalstationen paa S.-Molen er nu flyttet over paa Hovedet af N.-Molen tæt ved Fyrbaaken paa c. $52^{\circ} 06',2$ N. $4^{\circ} 15',5$ E. Taagesignalet, hvis Karakter er uforandret, afgives med Nautofon. Tonehøjde: 500 Sv/s.

(E. f. S. Nr. 39,2284 1933. Kort Nr. 264.)

2591. (T). Belgien. West-Hinder Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(Avis provisoire a. N. Ostende 4. November 1933.)

Radiofyret om Bord i *West-Hinder Fyrskib* paa c. $51^{\circ} 22',5$ N. $2^{\circ} 26',3$ E. er for Tiden ude af Virksomhed.

2592. (P). England. Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib flyttes.

(N. t. M. Nr. 36. Trinity House, London 1933)

Omkring den 1. Maj 1934 flyttes *Shipwash Fyrskib* paa c. $52^{\circ} 02'$ N. $1^{\circ} 47'$ E. c. $3\frac{1}{3}$ Sm WNW. efter, saaledes at det kommer til at ligge $5,5$ Sm 123° fra *Orfordness Fyr*.

(Kort Nr. 264.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2593. (P). Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen. Reykjavik 1933.)
Det islandske Fyrvæsen meddeler, at Grunden *Brædrabreki* rimeligvis eksisterer og antagelig ligger paa c. $63^{\circ} 22'_{,9}$ N. $22^{\circ} 28'_{,2}$ W. Grunden vil blive nærmere eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 21/1037 1930. Kort Nr. 314, 322, 226, 270 og 239. Islandske Lods, Side 187.)
(Se Tillæg.)

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

2594. Colombia N.-Kyst. Cartagena og Anduvning. Fyrbelysning forandret.
(N. t. M. Nr. 1703 London 1933.)
1. *Fort San Fernando* Fyr paa c. $10^{\circ} 19'$ N. $75^{\circ} 35'$ W. er forandret til at vise Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .
2. Fyret paa t. $10^{\circ} 25'$ N. $75^{\circ} 33'$ W., paa *Saint Domingo Bastion, Cartagena*, er forandret til at vise Et-Blink hver 10^s .
3. *Salmedina* Fyrskib paa c. $10^{\circ} 24'$ N. $75^{\circ} 38'$ W. er forandret til at vise Et-Blink hver 7^s .
4. *Islas del Rosario* Fyr paa c. $10^{\circ} 14'$ N. $75^{\circ} 44'$ W. er forandret til at vise Et-Blink hver 5^s .
2595. Uruguay. Rio de la Plata. Isla de Flores (Flores Island). Lystønde inddraget.
(N. t. M. Nr. 1701. London 1933.)
Lystønden, der viste grønt Et-Blink, og som var udlagt paa c. $34^{\circ} 56'$ S. $55^{\circ} 56'$ W., er permanent inddraget.
(Se Tillæg.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2596. Italien S.-Kyst. Capo Colonne Fyr. Oplysning om Fyrkarakter.
(N. t. M. Nr. 1697. London 1933.)
Capo Colonne Fyr paa c. $39^{\circ} 01'$ N. $17^{\circ} 12'$ E. viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 30^s .

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

2597. Bugten ved Aden. Italiensk Somaliland. Bender Alula Fyrs Synsvidde forøget.
(N. f. S. Nr. 43/3946. Berlin 1933.)
Bender Alula Fyrs Synsvidde er nu 12 Sm. c. $11^{\circ} 58'$ N. $50^{\circ} 46'$ E.
2598. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Chisimajo Bugt. Mark Hill Fyrs Synsvidde forøget.
(N. f. S. Nr. 43/3944. Berlin 1933.)
Mark Hill Fyrs Synsvidde er nu 12 Sm. c. $0^{\circ} 23'$ S. $42^{\circ} 31'$ E.
2599. Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Chisimajo Bugt. Chisimajo Fyrs Synsvidde forøget.
(N. f. S. Nr. 43/3944. Berlin 1933.)
Chisimajo Fyrs Synsvidde er nu 12 Sm. c. $0^{\circ} 23'$ S. $42^{\circ} 33'$ E., paa Øens S.-Pynt.
2600. Bengalske Bugt. Martaban Bugt. Moulmein Floden Anduvning. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 1704. London 1933.)
Dybden ved Anduvningen til *Moulmein* Floden rapporteres at være betydelig mindre end angivet i Kortet. c. $16^{\circ} 03'$ N. $97^{\circ} 27'$ E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2601. **Japan. Honshu SE.-Kyst. Iro Zaki. Radiofyr oprettet.**
 (N. t. M. Nr. 1699. London 1933.)
 Ved *Iro Zaki Fyr* paa c. 34° 36' N. 138° 51' E. er oprettet et Radiofyr. Kalde-
 signal: JLJ. Bølgelængde: 310 kc/s (968 m). Type: A 1, A 2.
 Følgende Signal udsendes i de sidste 5 Minutter af hver Time:
 Bogstaverne JJ i 1^m, Pause 1^m, Bogstaverne JJ i 1^m, Pause 1^m, Bogstaverne
 JJ i 1^m.
 Der holdes stadig Vagt ved Bølgelængde 500 kc/s (600 m), Type A 2. Række-
 vidde (om Dagen): Type A 2, 160 Sm; Type A 1, 270 Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2602. **Danmark. Mariager Fjord. Lodstakster.**
 Marineministeriet har under den 6. November d. A. udfærdiget Bekendtgørelse
 om Takst for *Mariager Fjord* Lodseri. Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. December
 d. A. og samtidig bortfalder den under 10. Januar 1905 af Marineministeriet udfærdigede
 Takst for *Mariager Fjord* Lodseri med senere Ændringer.
2603. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Alberga Radiopejlstation. Forskellige
 Oplysninger.**
 (N. f. S. Nr. 43/3979. Berlin 1933.)
Alberga Radiopejlstation paa 60° 13' 04" N. 24° 49' 52" E. giver til enhver Tid
 Pejlinger paa Bølgelængde 500 kc/s (600 m) i Sektoren 130°—205°.
 Pejlingerne bestilles hos *Helsingfors Radio* paa Bølgelængde 3333 kc/s (90 m),
 dog kun i Tiden fra Kl. 0700 til Kl. 1900 (G. M. T.), eller hos *Hangö Radio* paa Bølge-
 længde 3333 kc/s (90 m) eller 500 kc/s (600 m); sidstnævnte Station har uafbrudt Tjeneste.
 (E. f. S. Nr. 29/1422 1932.)
2604. **Tyrkiet. Bosporus—Sorte Hav. Trafikbestemmelser.**
 (N. f. S. Nr. 43/3921. Berlin 1933.)
 Den 7. Februar 1934 træder nedennævnte Bestemmelse i Kraft:
 Alle fra *Bosporus* til *Sorte Hav* farende Skibe skal holde sig til venstre, altsaa til
 den *europæiske* Side, alle fra *Sorte Hav* til *Bosporus* farende Skibe skal holde sig til højre,
 altsaa til den *asiatiske* Side (i Modsætning til § 25 i de internationale Søvejsregler).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller
 Bogs Nr. *England:*

- R 425 Ports and anchorages on the north coast of Cuba.
 R 2860 United States, East Coast. — Savannah river to S. Helena sound.
 † 423 Anchorages on the north coast of Cuba.

Tillæg.

1. Østersøen.

2605. (P). **Sverige. Ålandshavet. Understen Fyr. Radiofyr oprettes.**
 (U. f. s. Nr. 44/2856 Stockholm 1933.)
 1. I Løbet af 1933 vil der i *Understen Fyr* paa c. 60° 16',₆ N. 18° 55',₅ E. blive
 oprettet et Radiofyr, som følger:

Bølgelængde: 312,5 kc/s (960 m). Tonehøjde: 475 Sv/s. Radiosignalet er:

a. Bogstaverne US 3 Gange	14,0 ^s ,
b. Pause	1,3 ^s ,
c. 14 Streger hver af 1 ^s . Varighed med en mellemliggende Pause af 0,3 ^s	17,9 ^s ,
d. Pause	0,3 ^s ,
e. En lang Streg	8,5 ^s ,
f. Pause	1,3 ^s ,
g. Bogstaverne US 1 Gang	6,0 ^s ,
h. Pause	10,7 ^s ,
	<hr/>
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 ^m .
Hele Signalets Varighed	2 ^m .
Pause	4 ^m .
Periode	6 ^m .

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

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

2. Lufttaagesignalet bliver uforandret.

3. Radiofyret er ude af Virksomhed daglig for et Tidsrum af 15^m, medens Fyret er i Telefonforbindelse med Kystradiostation.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2606. (T.) Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Opmaalingsvagere.

(N. t. M. Nr. 43/2573. Washington 1933.)

1. En Opmaalingsvager er midlertidig udlagt paa *Winter Quarter Shoal* paa c. 37° 57' N. 75° 09' W.
2. De i E. f. S. Nr. 44/2528 1933 nævnte, 3 Opmaalingsvagere er atter inddraget. (E. f. S. Nr. 44/2528 1933.)

2607. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Wolf Trap Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 43/2574. Washington 1933.)

Wolf Trap Fyr paa c. 37° 23' N. 76° 11' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink 3^s, Mørke 12^s. (E. f. S. Nr. 40/2339 1933.)

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

2608. (T.) Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. Head of Passes. Southwest Pass. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 43/2580. Washington 1933.)

Ved en Opmaaling fra den 29. September til den 5. Oktober d. A. fandtes Dybden i *Southwest Pass* at være 10,97 m (36 ft) ved Middellavvande i Ledelinien c. 730 m 325° fra *Head of Passes West Jetty* Fyr.

c. 29° 08' N. 89° 15' W.

(E. f. S. Nr. 29/1791 1933.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

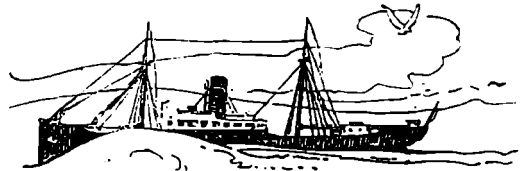


AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★
FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.



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



*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

MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

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 » »

Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

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

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



BRUG
Holzapfel^s
Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 36

DAMPKIBSSELSKABERNE

„PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 47

FREDAG 17. NOVEMBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

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

FRA UGE TIL UGE

af
AXEL GERFALK.

MEGET VANSKE- Det er beundringsværdigt og
LIGE TIDER vidnende om danske Rederes
Dygtighed, at Oplægningerne af
danske Skibe igen denne Uge er nogle Tusind Tons
mindre end forrige — den samlede Oplægning af Ski-
be tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederi-
forening androg pr. 14. ds. 29 Skibe svarende til 66,505
Bruttotons og 94,102 Dødvægttons. Maatte denne Ned-
gang i Oplægningerne fortsættes!

Vi lever i en urolig Tid. Forstandige Mænd, hvem
det sensationelle er imod, tror fuldt og fast, at Krigen
er uundgaaelig og meget nær forestaaende. Man maa
dog ikke ud herfra drage den Konklusion, at de fal-
dende danske Oplægninger til Trods for den fremryk-
kede Aarstid skyldes den Omslændighed, at Frygten
for Krig har skaffet dansk Tonnage større Arbejds-
muligheder. Det har den ikke. Som Forfalleren af vort
Fragtmarked skriver denne Gang, »er der meget lidt
Forandring i Fragtmarkedet og desværre kun faa Lys-
punkter.« Det eneste Krigsmateriel, der transporteres
i Øjeblikket, transporterer sig selv: de gamle Skibe,
der til urimelig gode Priser afsættes til Ophugning og
Granatfabrikation.

Vi lever i meget vanskelige Tider, og for Skibsfar-
ten tyder alt paa, at disse Vanskeligheder bliver større.
Fra engelsk Side rettes i Øjeblikket Krav til Regering
og til Dominions om at give engelsk Tonnage Præ-
ference paa alle mulige Maader. Den mest aggressive
af alle engelske Redere, Sir Allan Anderson, benytter
sin Stilling som Formand for Storbritanniens Han-
delskamre til at skabe et nyt britisk Monopol paa al
Transport af Varer, der sælges i det britiske Marked.
Han støttes bravt i disse Bestræbelser af den offent-
lige Mening. *The Times* henleder saaledes i en Artikel
»Foreign Ships in British Trade« (Tirsdag 14. Novem-
ber) Opmærksomheden paa, at udenlandsk Tonnage
tager en større og større Andel af Handelen paa Eng-
land. Medens af britisk Tonnage i Aarets første ti Maa-
neder 425,000 færre Tons end i den tilsvarende Pe-
riode i 1932 (og 2,411,000 færre Tons end i 1931) ind-
gik i engelske Havne, var den udenlandske Tonnage
i de tilsvarende Perioder steget med henholdsvis
1,022,000 og 2,504,000 Tons. Bladet føjer hertil den
gammelkendte, men ikke rigtige Betragtning, at denne
Forandring maaske skyldtes den Omstændighed, at
udenlandske Skibe var mere konkurrencedygtige for-
medelst Subsidier og lavere Lønninger. I en tidligere
Artikel gaar *The Times* direkte i Breschen for Sir
Alan Anderson's Krav om, at Transporten af Føde-
varer til England bør foregaa i britiske Skibe — *in*
a good British ship, som det saa troværdigt lyder.

TEMPORÆRE Siden Maj Maaned har de tyske
TYSKE SUBSIDIER Dampskibslinier i Henhold til
særlig Ansøgning og efter en
Undersøgelse af deres Status faaet en Præmie fra Rigs-
regeringen, som for Perioden 1. Maj til 1. November
fikseredes til et Beløb af 20 Millioner Reichsmark.

Det var Hensigten, at denne Præmie skulde være en Fartpræmie, idet den skulde deles mellem Selskaberne i Forholdet 3 Pfennig pr. Bruttoregister-ton pr. Rejse plus 20 pCt. af de Lønninger, der udbetaltes under Rejsen. Paa Grundlag af denne Delingsplan er det sandsynligt, at de store Dampskibsselskaber Hapag og Lloyd har faaet tilsammen ca. 5 Millioner Reichsmark.

Denne Præmie vil ogsaa blive ydet efter 1. November, skriver *Scandinavian Shipping Gazette*, selvom man ikke har fikseret noget Beløb eller nogen Periode, hvori dette saa skulde ydes. I en Artikel, som Dr. Fessler i Rigets Trafikministerium har skrevet i *Deutsche Verkehrsnachrichten* for 3. November, udvikler han Rigsregeringens Synspunkt, naar han i denne Artikel erklærer, at de tyske oversøiske Skibsfartsinteresser har lige fra Begyndelsen næret højst forskellige Anskuelse med Hensyn til denne Præmie, som Riget yder, fordi man har altid indtaget det Standpunkt, at enhver Form for Indflydelse fra Statens Side paa den økonomiske Administration maa principmæssigt forkastes. Men hvis de nu ogsaa har besluttet sig til at benytte sig af Rigets Tilsagn om Tilskud for deres Funktionærers Skyld, er dette blot et Bevis paa, at de har den rette Opfattelse af de Pligter, de skylder deres Erhverv og paa, at de føler deres Ansvar. Af ca. 1 Million Bruttoregister-ton, som ikke tilhører de store Selskaber, regner man med, at ca. 150—250,000 Bruttoregister-ton er blevet holdt i Drift uden at faa Præmie. Som Følge af Regeringstilskuddet er Halvdelen af ca. 1 Million Bruttoregister-ton Oplægninger atter kommet i Fart, hvorved det er blevet muligt for over 5,000 arbejdsløse Sømænd at genoptage Arbejdet. Selv nu kan den oversøiske Skibsfart efter Regeringens Mening ikke undvære Assistance, da Depræcieringen og Svingningerne i Standardvalutaerne bestandigt bringer Uorden i alle Kalkyler. Fragtindekset er vedblivende faldet, og Tegn paa Bedring i Verdens Søtransport har først vist sig i de sidste Par Uger og kun paa enkelte Steder. Da, af rent tekniske Grunde, det har vist sig umuligt for den oversøiske Skibsfart at deltage i den saakaldte Scrips Fremgangsmaade, saaledes som det har været Tilfældet for Eksportindustriernes Vedkommende, havde Rigsregeringen besluttet sig til at følge den hidtil antagne Kurs og at fortsætte denne Aktion efter 31. Oktober. Dette gør de ogsaa, selvom de er fuldtud klare over de Farer, der er forbundet med enhver Form for Statsunderstøttelse til Forretningsforetagender. Den Metode, hvorefter den omtalte Præmie hidtil er blevet delt, har i Almindelighed vist sig at være heldig. I nogle ganske enkelte Tilfælde har der dog foreligget Klager. Saadanne Tilfælde er blevet gjort til Genstand for Undersøgelser, og, om fornødent, er det blevet foreslaaet Rigstrafikministeren, at han helt berøver den skyldige Part den ydede Præmie eller i det mindste indskrænker den skyldige Parts Kvota i et vist Omfang. Det er uundgaeligt, at Konkurrencevilkaarene i en vis Grad vil forandre sig for de Redere, der hidtil har afholdt sig fra at ansøge om Tilskud. Det er derfor de andre Rederes Pligt, at de tager Hensyn hertil, derved, at de paa en rimelig Maade drager Nytte af den Præmie, de faar. Derfor vil de nemlig gøre det lettere for de paagældende Redere stadig at afholde sig fra at ansøge om denne.

I Slutningen af Artiklen paapeger Dr. Fessler, at disse Ofre bragtes af Regeringen, d. v. s. af Samfundet, i den Forhaabning, at den oversøiske Skibsfart i saa høj Grad som mulig vilde tilpasse sig til de herskende Omstændigheder, og at den vilde sørge for at træffe de nødvendige Dispositioner til den Tid, hvor en Fortsættelse af denne Aktion ikke kunde paaregnes. Desforuden forbeholder Riget sig Retten til at reklamere de ydede Subsidier, hvis Dampskibsselskabernes Stilling bedres indenfor et overskueligt Tidsrum.

Det er anerkendelsesværdigt, at de tyske Myndigheder understreger, at disse Subsidier kun er temporære. Der er bare det kedelige ved temporære Subsidier, at de, som temporær Told, næsten altid bliver permanente.

NYE AMERIKANSKE VANSKELIGHEDER

Hvor man vender sig i Verdensrummet, synes Vanskelighederne for den internationale Skibsfart at vokse, og særlig for de Lande, der som Danmark ejer mere Tonnage end Landets egne Forsyninger kræver. Efterhaanden er de fleste Landes Skibsfart blevet subsidieret, direkte eller indirekte, og som om disse Subsidier ikke gjorde Tilværelsen vanskelig nok for de meget faa ikke-subsidierede Lande (Danmark inklusive), opbygges nye Mure af Vanskeligheder. I Amerika er der stigende Tilslutning til Kravet om, at mindst 50 Procent af Staternes Eksport og Import skal foregaa i amerikanske Skibe. Dette Kravs sidste Udslag er i Forbindelse med den mellem Soviet og De Forenede Stater i disse Dage afsluttede Handelstraktat. Mr. R. J. Baker, Lederen af den amerikanske Rederiforening, forlanger saaledes, at mindst Halvdelen af de Varer, der vil blive udvekslet mellem de to Lande, skal transporteres med amerikanske Skibe. Kravet fremsættes med lignende Begrundelse som det Sir Alan Andersons Krav paa den britiske Handelsflaades Vegne. Vi kender ikke Sir Allans Stilling til dette amerikanske Krav. Men de engelske Blade, der med Begejstring fylker sig om hans meget mere vidtgaaende Forslag, finder sig meget lidt tiltalt af det amerikanske, der af et af de omtalte Blade dristigt beskrives som et typisk Eksempel paa amerikansk Trang til Diskrimination. Hvad der er tilladt den engelske Jupiter, er tilsyneladende ikke tilladt den amerikanske Bøffel. Hvad man iøvrigt ikke skal tage for højtidelig; Amerikanerne er nemlig ligesaa forargede over de engelske Krav, som Englænderne over de amerikanske. Monopoler og dens Slags Ting er slet ikke umoralske, naar man selv har dem, eller selv vil have dem; umoralske bliver de først, naar andre faar eller begærer dem.

Danske Redere og andre evropæiske Nationers Redere ser med Betænkkelighed paa en anden amerikansk Vanskelighed: Skibsfartskoden. Præsident Roosevelt har endnu ikke underskrevet den, men Udsigterne til at han ikke underskriver den er vist smaa. Hjemlig set falder den nemlig fuldstændig i Traad med hans nye økonomiske Politik. Opretholdes det Standpunkt, at den ogsaa skal gælde den udenlandske Skibsfart, vil den komme til at berøre Skibsfartens Interesser meget føleligt. Baltic and International Maritime Conference har sidste Uge afholdt Møde i København, og paa Dagsordenen var ogsaa Spørgsmaalet om at tage Stilling til den amerikanske Skibsfartskode. Hvor alvorlig Virkningen af Skibsfartskoden vil blive, faar man et Begreb om ved at læse den kendte norske Skibsreder Erling H. Samuelsen's Udtalelser herom. Han siger til et norsk Blad, at Gennemførelsen af Koden vil betyde, at Trampskibsfarten maa fortrække fra amerikanske Havne. Det samme vil gælde de Passagerskibe, der staar udenfor de saakaldte »Konferencer«.

I Amerika har Koden faaet en meget blandet Modtagelse. I alt Fald mellem Fagfolk. En fremragende amerikansk Reder udtalte, at Koden var et Fata Morgana. En anden mente, at den var en ny Mur om Tossernes Paradis, en tredie, at man tilsyneladende gik ud fra, at et særlig Forsyn vilde vaage over, at man kunde bryde alle økonomiske Love og slippe godt fra det. Saa er der selvfølgelig mange andre, der er glade for Koden. Men for Evropas Skibsfart er den en ny og besværlig Foranstaltning.

DET FØRSTE ARCFORM SKIB

EN REVOLUTION I SKIBSBYGNINGENS EVOLUTION

For knapt et Aarstid siden lod Sir Joseph Isherwood bekendtgøre, at han havde opfundet et nyt Slags Skibsskrog og plaecerede tre Ordre for Skibe af denne Type hos Short Brothers Ltd. i Sunderland. Det ene af disse Skibe, »Arcwear«, er lige løbet af Stabelen i disse Dage. Lady Isherwood foretog Daabs-ceremonien. Sir Josephs nyeste Opfindelse har naturligvis været Genstand for stærk Diskussion blandt Redere og Skibsbyggere, men alle er enig i den Opfattelse, at de gode Egenskaber, man har tillagt Skibet, og som er blevet bekræftet ved Model-Forsøg foretaget ved National Physical Laboratory i Teddington, ogsaa vil vise sig at være opfyldte, naar Skibet nu gør Tjeneste til Søs.

Hvis det uomtvisteligt er muligt at tilvejebringe et Fragtskib, som er meget effektivere og langt mere økonomisk end noget, der i Øjeblikket eksisterer, er det at betegne dette Skib som »en Revolution« ikke nogen Overdrivelse. Prøvesejladserne for »Arcwear« og dets Søsterskibe »Arctees« og »Arcgow« maa derfor imødeses med største Interesse.

DEN NYE KONSTRUKTIONS SKABELSESHISTORIE

Det kan have sin Interesse kortelig at gengive de Hovedbetragtninger, der førte til Opstaaelsen af Sir Joseph Isherwoods nye Konstruktion. Samtidig med at Sir Joseph indrømmede, at en Forøgelse af Kraft proportional med Forøgelsen i Hastighed er uundgaelig, paastod han dog, at Effektiviteten for visse Hastighedsomraader ikke var i den Grad begrænset, som det var Tilfældet i den normale Konstruktion. Medens han ogsaa indrømmede, at hvis man sammenlignede to Skibe af samme Længde, men hvoraf det ene havde et større Deplacement, vilde dette sidste kræve en forholdsmæssig større Kraft til at drive det frem med samme Hastighed som det første, saa vilde han dog hævde, at et Middel var nødvendigt mod det uhyre Tab i Effektivitet og den deraf følgende lidsproportionale Forøgelse i Kraft, som nu findes i normale Skibe.

Idet han vendte sig fra Kraftbetragtninger til Betragtninger vedrørende Skibets Linier, indrømmede Sir Joseph, at For- og Agterlinierne i Skibet var af stor Betydning, og at Teorien om »Torskehovedet og Laksehale« var rigtig, men han nærede den Opfattelse, at Hensynet til det langt større Midterparti af Skibet og dets endelige Indflydelse paa Strømlinierne eller rettere sagt paa Vandets Gliden langs Størstedelen af Skibet var blevet forsømt, og at de mest økonomiske Strømlinier ikke kunde opnaas ved, at man alene tog Hensyn til For- og Agterlinierne i Skibet. Han studerede derfor Midterpartiet omhyggeligt og besluttede at foretage en radikal Ændring af dette. Eksperimenterne i Teddington med den nye Model viste, at Sir Joseph havde Ret i sine Paastande om, at den effektive Kraft, der er nødvendig til at fremdrive et Skib bygget paa de i Øjeblikket gængse Linier er for stor og at den desproportionale Forøgelse af Hastigheden, der skal til for at drive det samme Skrog en Knob hurtigere frem, er forkert. Forsøgene viste ogsaa den gennemgribende Betydning opnaaet gennem Ændringer af Skibets Midterparti, hvor Størstedelen af Lasten bæres.

ENKELTHEDERNE I »ARCWEAR«.

»Arcwear« er en Eendækker med Hylltedæk, Kommandobro og Forstavn og er bygget saa den opfylder alle de Krav, der stilles til Skibe af Lloyd's højeste Klasse og bærer Betegnelsen Arcform, en Konstruktionsstype paa Isherwoods kombinerede System af

transversal Bygning i Siderne med Bygning paa langs i Dobbeltbunden, Dækkene og de opretslaaende Dele af Skibet. Det er interessant at bemærke, at elektrisk Svejsning er blevet anvendt i Stedet for Nitning i Dæksbygningerne, Tankene, Skylligherne, Kahytstrapperne og mange andre Dele af Skibet. Skibet er 360 Fod langt Gange 57,5 Fod i Bredden Gange 26,8 Fod i Dybden og laster 7,000 Tons Dødvægt med en Sommerlastelinie paa 22 Fod og 7 Tommer.

Lugerne er forsynet med Isherwood Staallugedæksler, en anden af Sir Josephs Opfindelser. Disse Dæksler er indbyrdes omskiftelige over hele Skibet. De er et Bidrag til Løsningen af det Problem, at fremskaffe en sikker og hurtig Metode til at tætte de store Aabninger, samtidig med at man slipper for den stadigt tilbageværende Udgift, der er forbundet med at erstatte de gængse Trædæksler med nye Trædæksler. »Arcgow«, der er under Bygning hos Lithgows, Ltd., bliver Mage til »Arwear«, mens »Arctees«, der er under Bygning hos Furness Shipbuilding Company, Ltd., bliver forsynet med en lang Bro og vil komme til at kunne laste 7,200 Tons Dødvægt. »Arcwear«s Deplacement er ca. 650 Tons større end hos det gennemsnitlige Eendækker-Fragtskib af normal Type, hvor den beløber sig til 8,850 Tons for et 360 Fod langt Skib med en Blokkoefficient af 0,77 og en Hastighed af 10 Knob. Dødvægts-

FORTSÆTTES SIDE 529



København, den 14. November 1933.

Der er meget lidt Forandring i Fragtmarkedet, og desværre kun faa Lyspunkter. De oversøiske Markeder kan muligvis komme med Overraskelser i Form af en udvidet Efterspørgsel, og Raterne bør kunne følge med, hvis de enkelte Markeder ikke straks bliver oversvømmet af Tonnage, som saa til er Tilfældet. I Øjeblikket er det ganske godt i La Plata, Østen og Chile, men daarligt ud fra Montreal, Nord-Staterne og Pacific.

Trælast-Kul paa Nord-Østersøen og ud- og hjemgaende Middelhav er meget pauvre Markeder, og der er desværre ikke mange Chancer for, at der kan indtræde en væsentlig Opgang i Resten af dette Aar.

TRÆLASTMARKEDET

er ikke bedre, hverken hvad angaar Rater eller Efterspørgsel, og det maa befrygtes, at ogsaa denne Sæson ebber ud under de mest mistrøstige Former. Finland saa vel som Sverige har i Aar solgt mere Last til bedre Priser end i Fjor, og der har været god Grund til at haabe paa bedre Vilkaar, men denne Mulighed er desværre blevet ødelagt — ikke mindst af den til sine Tider helt meningsløse Konkurrence.

Der har ikke været mange Afslutninger i den forløbne Uge, og Raterne er som nævnt ikke gaaet frem. For 1,200 Std. Värtan (Stockholm Distrikt) til Piræus akcepterede en svensk Baad 43/9. Til London indikeres omkring 30/6 31/6 fra Mid.-Sverige, 28/6 30/- Sydland.

KUL, KOKS etc.

er heller ikke forbedret. Af Slutninger rapporteres: Tyne/Randers 3,000 T. 4/11/2d., Kongsdal 3,100 T.

4/-, Odense 2,000 T. Koks 6/6, Kbhvn. 1,400 T. Koks 6/6. Goole/Korsør 1,250 T. 5/3. Boness/Aabenraa 2,100 T. 4/7¹/₂, Forth/Odense 2,000 T. 4/6d.; Pont Brulé/Kbhvn. 1,500 T. Koks 5/9d.; Danzig/Rouen 2,200 T. 6/6, Bordeaux 1,900 T. 8/-, Dublin 3,600 T. 4/6d. Danzig/Kbhvn. indikerer ca. 4/- 4/1¹/₂d. 3/3,500 T., 4/3 4/6 mindre Baade.

MIDDELHAVET etc.

Til Trods for en relativ stor Forretning er det ikke muligt at bringe Raterne i Vejret, og især er det elendigt for de store Størrelser til de østlige Middelhavshavne. Noteringerne ligger gennemgaaende helt uforandret saaledes: ca. 5/3 Øst- eller Vestkyst U.K./Vestitalien, 7/- Algier, 7/- Øerne; Rotterdam/Vestitalien 6/-, 3,000 T., Danzig/Vestitalien 6/7¹/₂ 6,200 T. Sortehavet repræsenteres ved en enkelt Slutning til 10/9 Kont., 11/- U.K., men Russerne viser Interesse for flere Baade paa Timecharter Basis, Levering paa denne Side. Alexandria/Hull 9/-, Huelva/god dansk Havn 2,700 T. 7/7¹/₂d. Frugt svag i omkring 19/- 20/- 100,000 chf.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kuludskibningen til Montreal/Quebec maa betragtes færdig for i Aar; derimod udbydes en Del Laster til St. John's, St. John N.B. og Nord-Staterne til fra 6/9 optil 7/6 med fri Losning.

Korn fra Montreal betaler stadig bundlave Rater som 1/4¹/₂ 1/6d. U.K.; selv til disse Fragter gøres kun faa Forretninger, og en Del Baade er skiftet til andre Markeder, saaledes flere til Chile. Cuba/U.K. Kont. betaler ca. 13/- 13/6 7,000 T., 15/- 3,500 T.; Bordeaux 16/- 3,500 T., Marseille 14/- 7,600 T. Nogle enkelte Ladninger Pitch, Pitchpine, Skrapjern o. s. v. udbydes til minimale Rater, og hele Markedet er yderst roligt. Fra Vestkysten ventes snart mere Forretning — bl. a. til Kina, Japan.

SYDAMERIKA

Kul Wales/Buenos Aires finder desværre Tonnage til 9/-, Rio 8/-. Danzig/Buenos Aires betalte 10/3. Det hjemgaaende Marked er stadig meget fast, ogsaa for »hale positions«, og enkelte repræsentative Slutninger kan nævnes:

Rosario/Avonmouth 16/9 16/10¹/₂ November; Rosario/A/Rotterdam 16/- 17/- prompt og December; San Lorenzo/Antwerpen 15/- 10/25' December; San Lorenzo/Bergen/Stockholm/Danmark 18/- December; San Lorenzo/Cape Town/Delagoa Bay range 15/- 15/6 December; Santa Fé/Havre/Amsterdam 19/- 5,000 T. November; Santa Fé/A/Rotterdam 17/6 6,300 T. November; Bahia Blanca/p.p. U.K./Rotterdam 14/- 11,500/12,300 T. Januar/Februar; Chile/Kontinentet er kommet op i 19/9 20/- per November/December og December/Januar. Peru/U.K. Kont. 4,500 T. Guano 30/- to Lossepladser, November.

ØSTEN

fortsætter fast, men der er stadig ikke megen Efter-spørgsel. Dalny/Kont. har gjort en Del til 24/6 December og Januar, Vladivostok 28/- November/December. Sydaustralien/Europa 26/3 »bags«, 23/9 »bulk« November/December og December/Januar. Option Shanghai ca. 14/3 (»bags«); Vestaustralien/Europa 24/6 22/- for henholdsvis »bags & bulk«. Madras/Kontinentet 25/- 25/6, Middelhavet 24/- 24/6.

TIME-CHARTER

Vestindien er meget rolig, og med den stærkt fluktuerende Dollarkurs holder Rederne sig naturligvis afventende. 3,950 d.w. m/v del. New York/redel. U.K. Kont. \$1.40. Trip: 4,518 d.w. m/v del. B.N.A./redel. U.K. Kont. \$1.15; 9,000 d.w. del. Montreal/redel. U.S. North of Hatteras 50c.; 7,100 d.w. del. Hampton Roads/redel. U.K. Kont. via Progreso 55c.; 8,875 d.w. m/v del. N. Pacific/redel. Shanghai 5/-; 8,000 d.w. Rundrejse Sortehavet, Lev. U.K. Kont. 2/3d.

CZEKOSLOVAKIET OMBYTTET HAMBURG MED GDYNIA

Ved Versailles-Traktaten sikredes Czekoslovakiet en national Frihavn indenfor Hamborg Havns Omraade. Denne Frihavn er ligesom aldrig blevet rigtig benyttet.

Legationsraad Vladimir Vanek ved den czechoslovakiske Legation i Stockholm har i nogle Dage været paa Besøg i Oslo, og udtaler overfor en af N. H. og S. T.'s Medarbejdere, at han med de bedste Forhaabninger arbejder for øget Handelsforbindelse mellem Czekoslovakiet og de nordiske Lande.

— Vi ønsker at emancipere os bort fra det tyske Handelshegemoni og faa egne Indførselsveje. Nu gaar 30 pCt. af vor Handel via Tyskland, men meget af denne kan ske direkte med vedkommende Varers Hjemland og Transporten kan ogsaa dirigeres ad andre Veje.

Vi har faaet Specialtariffer med de polske Jernbaners tomme Kulvognstog fra Gdynia, hvorved Importfragterne bliver mindre end ved den kortere Vej over Hamborg og med Lægtene derfra.

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1933

Generalkonsulatet indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af Oktober Maaned er udført 297,662 t. Kul, deraf til Danmark 25,152 t., mod 229,920 t., deraf til Danmark 24,254 t. i September Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	36,245 t.
Danmark	25,152 -
Italien	71,804 -
Frankrig	81,041 -
Finland	5,255 -
Norge	17,335 -
Algier	6,320 -
Tyskland	570 -
Irland	3,440 -
	<hr/>
	297,662 t.

CODE FOR DE AMERIKANSKE STEVEDORER

Det amerikanske Stevedorforbund (National Association of Stevedores) har i Henhold til Nira-Loven udarbejdet en Code for Stevedorearbejdet i amerikanske Havne. Denne Code er oversendt til Det hvide Hus i Washington, og kan vistnok med det første ventes approberet af President Roosevelt, — med de Forandringer han finder nødvendig.

Forslaget indeholder som alle disse Coder en Række Bestemmelser, som tager Sigte paa at faa alle de interesserede ind under Coden for at faa fastlagt Bestemmelser, som skal sikre Hensigten med Coden. Forslaget gaar, hvad Arbejdstiden angaar, ud paa, at denne sættes til ikke over 44 Timer pr. Uge som Gennemsnit over 4 Maaneder. Minimumsbetalingen skal ikke være lavere end den Basisløn, som var gældende i de enkelte Havne pr. 1. Juli 1933, og i nogle Tilfælde ikke mindre end 40 Cent pr. Time, medmindre Timebetalingen for samme Slags Arbejde pr. 15. Juli 1929 var lavere end 40 Cent. I intel Tilfælde maa Timebetalingen være under 30 Cent, hvad enten Arbejderen aflønnes paa Time- eller Akkordbasis. Administrationen af Coden foreslaas lagt i Hænderne paa Stevedoreforbundets Sekretariat. Til Slut fremføres en Række Tilfælde af »unfair practices«; herunder regnes f. Eks. Arbejde, som udføres udenfor Stevedorearbejdet uden tilsvarende Betaling. Anskaffelse af Dunnage uden at der tages fuld Betaling for saadan Anskaffelse, og give Rabat, det være sig i Form af Penge, Varer, Tjenester eller »entertainment«, naar undtages 5 pCt. Kommission til »recognized brokers in other ports«. Blandt de andre Bestemmelser nævner vi en om at det skal være forbudt at udstrække Krediten for nogle Skibe udover 30 Dage efter Arbejdets Afslutning i den Hensigt at sikre sig Kontrakt.

DET FØRSTE ARCFORM SKIB

FOUATSAT FRA SIDR. 527

lasteevnen er ogsaa større end hos det gennemsnitlige Fragtskib af normal Type.

»Arcwear«s Maskineri er blevet lavet hos »The North Eastern Marine Engineering Company, Ltd.« i Wallsend og bestaar af en Tripelekspløsningsmaskine, der har Cylindre, der er 21½, 37 og 62 Tommer i Diameter Gange 42 Tommer Slag, og H.P.-Cylinderen er forsynet med Poppet Ventiler til Damp og Udblæsning. Dampen kommer fra to Hovedkedler, der er 13 Fod 6 Tommer Gange 11 Fod og 6 Tommer, forsynet med tvungen Træk og »North Eastern« Overhedere og en Reservekedel, der er 12 Fod Gange 10 Fod 6 Tommer. Disse Kedler arbejder med et samlet Tryk paa 220 Pund. Dampen fra de to Hovedkedler kan overophedes til 630 Grader Fahrenheit.

»ARCFORMENS« EFFEKTIVITET

Førend Sir Joseph Isherwood placerede Ordren paa »Arcwear«, fik han udtømmende Forsøg gjort med selve Skibsmodeller og Skruer hos The National Physical Laboratory i Teddington. Disse Forsøg viste nogle forbausende Resultater. De viste saaledes for Eksempel, at Admiralitetskonstanten for det »bueformede« Skib var 416 ved 9 Knob, 424 ved 10 Knob og 400 ved 12 Knob. De tilsvarende Admiralitetskonstant for Skibe af normal Type er tilnærmelsesvis 306 ved 9 Knob, 324 ved 10 Knob og 351 ved 12 Knob.

Admiralitetskonstanten for det 360 Fod lange Skib af normal Type naar ikke sit Maksimum, før man er kommet op paa ca. 12,5 Knob, medens »det bueformede« Skib naar sit Maksimum paa lidt over 11 Knob. Desuden vil man have bemærket, at det »bueformede« Skibs Effektivitet højest svinger 4 pCt. indenfor en Radius af fra 9 til 12 Knob. Denne Effektivitetsstandard kan øjensynligt ikke opnaas hos et Skib af normal Type.

Det »bueformede« Skibs Brændselsforbrug er udregnet til 11½ Tons ved 9 Knob, 16 Tons ved 10 Knob og 21 Tons ved 11 Knob. At dømme efter de Oplysninger, der kan indhentes, ligger »Arcwear«s Brændselsforbrug mellem 1,33 og 1,4 Pund Kul pr. angiven Hestekraftstime. Tager man 1,4 Pund pr. angiven Hestekraftstime for at være det tilnærmelsesvist rigtige, følger det heraf, at Brændselsforbruget for en 360 Fod lang eendækket Fragtdamper af normal Type vilde ligge mellem 4 og 5 Tons Kul mere pr. Dag ved disse Hastigheder. Med en Hastighed af 10 Knob vilde det normale Skib med en Maskine, der udvikler 1320 Hestekræfter ved et Forbrug af 1,4 Pund pr. angiven Hestekraftstime, behøve 20 Tons om Dagen, mens det »bueformede« Skib vilde med samme Brændselsforbrug brænde 16 Tons pr. Dag, naar dets Maskiner udvikler 1065 angivne Hestekræfter. Gevinsten i Økonomi og Effektivitet hos det »bueformede« Skib fremgaar tydeligt af disse Tal.

INGEN KONSTRUKTIONSMÆSSIGE VANSKELIGHEDER

Da »Arcwear« blev søsat i sidste Uge (udtalte Sir Joseph Isherwood, at mange Mennesker havde udtrykt deres Forundring over, at han, som var Skibskonstruktør, byggede Fragtskibe paa et Tidspunkt, hvor saa mange Skibe var oplagte, og paa et Tidspunkt, hvor de, der var i Drift, ikke kunde betale sig. Han havde konstrueret det nye »bueformede« Skrog af følgende Grunde: For det første, fordi han var ivrig efter at paavise Værdien af de Karakteristika, som var indbefattet i den nye Konstruktion, og for det andet, fordi han var ivrig efter at hjælpe Skibsbygningsindustrien ud af dens øjeblikkelige ynkværdige Stilling.

PIONERSKIBETS REDER

Skibsbygningsindustrien var, udtalte Sir Joseph, en stor national Industri og en af de Industrier, der var af væsentlig Betydning for Englands fortsatte Eksistens, skønt man af Politikernes Holdning kunde faa den Opfattelse, at dette ikke var Tilfældet. Uheldigvis fik Skibsbyggerne ikke nogen Hjælp af Regeringen, og han vidste af mange Tilfælde, hvor der var blevet placeret Ordre for Skibe i Udlandet, som vilde være blevet placeret i Indlandet, hvis de indenlandske Skibsbyggere havde kunnet give et ligesaa fordelagtigt Tilbud som de udenlandske. Den tredje Grund til at han bestilte det »bueformede Skib« var Skibsfartens skrækelige Stilling, som, efter hvad alle udtalte, ikke kunde klare sig.

Sir Joseph udtalte, at han af Skibsfarteksperter var blevet raadet fra at bygge »Arcwear« og dens to Søsterskibe, der nu var under Bygning, af den Grund, at det gik Skibsfarten daarligt og at saa mange Skibe var lagt op. Men han ønskede at demonstrere, at man i Øjeblikket kunde bygge et økonomisk drevet Skib, som vilde betale sig til Trods for, at man kun kunde lave Fragtsatser. Han var ikke selv Skibsreder, men han syntes Omstændighederne tvang ham til at blive det.

Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Oktober Maaned 1933

Antallet af de i Oktober Maaned indgaaede Skibe var 376 med 276,718 N.R.T. mod 386 Skibe med 241,727 N.R.T. i September Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 383 med 262,971 N.R.T. mod 388 Skibe med 249,035 N.R.T. i September Maaned.

Af de i Oktober Maaned indgaaede Skibe indgik 212 med 183,665 N.R.T. i Ballast, medens 25 Skibe med 19,456 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Oktober 1932 skal anføres, at Antalet af da indgaaede Skibe var 457 med 252,824 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 446 med 246,087 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 52 Skibe med 32,153 N.R.T. Nr. 3 efter Tyskland med 134 Skibe med 73,537 N.R.T., som Nr. 1 og Sverige med 74 Skibe med 34,796 N.R.T. som Nr. 2.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Belgien	1	2,529
Danzig	4	4,271
Danmark	52	32,153
Tyskland	134	73,537
England	15	17,990
Estland	7	3,072
Finland	8	11,525
Frankrig	4	5,691
Grækenland	6	16,202
Holland	8	4,031
Italien	9	29,902
Letland	4	1,458
Litauen	1	392
Norge	30	24,912
Polen	16	13,594
Sverige	74	34,796
Czekoslovakiet	3	663

Cirkulære om Bemandingsreglerne.

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har udsendt et nyt Cirkulære i Forbindelse med Bemandingsreglerne. Ministeriet gør i dette Cirkulære opmærksom paa:

Matroser maa have ca. 36 Mdrs. Fartstid, hvoraf ca. 18 Mdr. som Letmatros og Ungmand.

Letmatroser maa være fyldt 17 Aar og have ca. 24 Mdrs. Fartstid, hvoraf ca. 12 Mdr. som Ungmand.

Ungmænd maa være fyldt 16 Aar og have ca. 12 Mdrs. Fartstid som Dreng eller have deltaget i et Togt med et Skoleskib.

En Tømmermand, der skal erstatte en Matros, maa i Almindelighed enten have mindst 1 Aars Fartstid som Tømmermand eller opfylde de almindelige Betingelser for at kunne paamønstres som Matros.

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

E. THURØE HANSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

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

KJØGE

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

LLOYD'S AGENT

Telefon: +120
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.

SKIBSMÆGLERE

AARHUSTELEFON 1901 — 4019
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

*Dampskibsreder**Dampskibs- og Havariagent**Befragtningsforretning***Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmægler & Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT

BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusone«
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4
København V.

RANDERS

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: „Skibsmægleren“
 Rederiet C. Clausen, Haderslev
 Rutebart Rudkøbing-Kiel-Hamburg

Telefoner: 189 - 173

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

SØNDERBORG

CHRISTIAN C. ALBRETSSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SØNDERBORG

TELEFONER: 269 - 469 TELEGR. ADR.: »CODAN«

Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg, Oktober 1933

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i Oktober 1933 været ca. 271,000 Registrertons større end i den forudgaaende Maaned, men kun 14,000 Tons større end i Oktober f. A. Forskellen i Tusinde Registrertons af Nettoindholdet af de ankomne Søskibe er for hver af Havnene, for Oktober 1933, sammenlignet med:

	September 1933	Oktober 1932
Nieuwe Waterweg	plus 53	plus 73
Rotterdam	— 40	— 68
Antwerpen	— 178	— 88
Hamburg	— 40	minus 147

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg udgjorde i Oktober d. A. 81,55 pCt. mod 81,80 pCt. i September 1933 og 81,27 pCt. i Oktober f. A. Forskellen mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen er atter gaaet tilbage for Rotterdams Vedkommende og var i Oktober d. A. 46,46 til 53,54 mod 48,74 til 51,26 i den forudgaaende Maaned og 46,63 til 53,37 i Oktober 1932.

I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	Okt. 1933	Sept. 1933	Okt. 1932
Nieuwe Waterweg ..	35,38	36,35	33,92
Rotterdam	28,85	29,71	27,48
Antwerpen	33,25	33,25	31,45
Hamburg	31,37	32,41	34,63

I Oktober 1933 ankom 393 Liniebaade med Ladning for Rotterdam, mod 392 i September d. A. og 399 i Oktober 1932. Af almindelige Fragtdampere ankom 304 til Rotterdam; deres resp. Ladninger fordeler sig saaledes:

	Oktober 1933	Oktober 1932
Erts	40	34
Korn	98	73
Trælast	42	24
Kul	32	25

OVERSIGT

over Antallet af Skibe og Tonnagemængde fordelt efter Nationalitet indgaaet til Rotterdam i Oktober 1933 samt Antallet af udgaaede Skibe i samme Maaned:

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Damp- og Motorskibe)	Netto-Tons	med Ladn.	i Ballast
U.S.A.	14	49,994	12	2
Belgien	1	1,239	1	—
Danzig	5	26,836	1	4
Danmark	15	21,515	11	—
Tyskland	272	338,952	204	65
Finland	11	8,971	10	1
Frankrig	44	62,251	43	4
Grækenland ...	14	35,912	8	6
Storbritannien	178	220,936	138	28
Ungarn	2	5,319	1	1
Italien	23	71,869	16	6
Jamaica	1	3,383	—	—
Jugoslavien ...	5	13,855	1	3
Japan	7	36,633	6	1
Lettland	2	1,889	1	1
Nederlandene	221	287,389	148	21
Norge	67	116,126	27	21
Østrig	1	2,724	1	—
Panama	2	8,550	8	2
Polen	4	2,989	3	1
Portugal	2	2,404	2	—
Rusland	6	9,913	5	—
Spanien	3	6,620	—	2
Tjechoslovakiet	1	2,122	—	—
Island	—	—	1	—
Sverige	55	55,182	45	4
Total....	956	1,393,601	693	173

Ialt udgaaet i Oktober 1933: 866 Skibe.



FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den stigende Arbejdsløshed

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontrollerne den 10. November indtegnede ledige 94,534, heraf var 7,287 personligt tilmeldte (ikke-arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 91,784 og 6,875.

Paa samme Tidspunkt i 1932 var Antallet af indtegnede ledige 135,001, hvoraf 28,155 var personligt tilmeldte.

Antallet af ledige arbejdsløshedsforsikrede er altsaa 19,599 lavere end paa det tilsvarende Tidspunkt i 1932.

Ude i haardt Vejr

Ved Byretten i Svendborg afholdtes forleden Søforklaring i Anledning af, at 3m. M/S »Patricia« af Svendborg, paa Rejse fra Sundsvall til Shoreham, har været ude i haardt Vejr i Østersøen og mistet en Del af Dækslasten.

Retten beklædtes af Dommer Bertelsen med Skibsreder L. A. Andreasen og Kaptajn C. F. Rasmussen som søkyndige. I Retten var mødt Skibets Reder, Mægler A. E. Sørensen og Konsul A. Thejll som Repræsentant for Skibets Ladningsassurandører. Til Afgivelse af Søforklaring var mødt Skibets Fører, Kaptajn Niels Nielsen, Styrmand Godtfredsen og to Matroser.

Kaptajnen fremlagde en Beretning over Rejsen, hvoraf det fremgik, at Skibet den 26. Oktober var afgaaet fra Sundsvall med en Ladning, bestaaende af ca. 190 Sldr. Trælast. Efter et Par Dages Sejlads kom Skibet ind i en stærk Storm, der senere steg til en ren Orkan. Skibet fik store Braadsøer ind over Dækslasten, der rev sig løs og forskubbete sig, og en Del skylledes over Bord. Da Skibet krængede saa stærkt over, at hele Styrbords Side laa under Vand, og der var Fare for en Kæntring, maatte Mandskabet kaste en Del af Dækslasten over Bord for at faa Skibet rettet op. Da Orkanen stadig vedvarede, besluttedes det at søge Nødhavn i Svendborg, hvortil Skibet ankom den 4. Oktober. Efter Ankomsten til Svendborg har Skibet maattet losse den resterende Del af Dækslasten for at kunne blive repareret. Reparationen af Skibet vil antagelig koste omkring et Par Tusind Kroner, og ca. 12 Sldr. af Dækslasten er dels skyllet, dels blevet kastet over Bord.

Skibet har dog ikke taget nogen Skade i Bunden, og Rejsen vil antagelig kunne fortsættes midt i næste Uge.

De mødte godkendte Kaptajnens Beretning, hvorefter Søforklaringen sluttedes.

»Susaa« sunket ved Heath Point

Dampskibsselskabet »Holland«s Dampers »Susaa« er løbet paa Grund ved Heath Point i San Lawrence Golfen, og senere sunket. Mandskabet er reddet i Land.

»Susaa«, der havde lossen en Ladning Salt i Grønland, var paa Rejse til Canada for at inklade en Ladning Træ for hjemgaaende. Dampere var bygget 1901 ved Fevig Skibsværft og lastede cirka 2,000 Tons.

Den sunkne Dampers tilhørte Rederiet »Holland«, der har Skibsreder T. Basse som korresponderende Reder, og var dettes sidste Skib, idet den noget større »Nivaa« tidligere paa Aaret blev solgt til Finland.

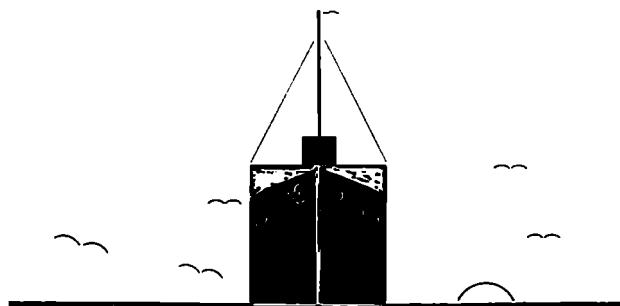
»Torm« bestiller 2 nye Skibe

Dampskibsselskabet »Torm«, der trods de vanskelige Tider hidtil har klaret sig godt igennem, har jo allerede i indværende Aar anskaffet et Par Nybygninger. I Juni Maaned gik saaledes Selskabets første Motorskib »Almena«, der var bygget paa Nakskov Skibsværft i Fart, og i Slutningen af August fulgte en ny moderne Frugtbaad »Estrid«, bygget i Helsingør.

I disse Dage har Selskabet givet yderligere to nye Skibe i Ordre. Det drejer sig om to Baade paa hver 2,850 Tons, med beregnet Fart af 13 miles. Begge Baade er bestemt til Frugtfart og forsynet med Lentzmaskiner. De bygges paa Helsingør Skibsværft.

**Indkomne Skibe i Københavns Havn i Oktober
Maaned 1933**

	Antal	Register Tons
Danske	1,314	332,673
Svenske	332	65,480
Norske	16	19,293
Tyske	126	16,006
Engelske	16	10,527
Franske	1	813
Finske	29	19,822
Russiske	1	1,975
Hollandske	23	9,996
Letlandske	3	711
Estlandske	5	1,810
Islandske	2	1,290
Amerikanske	8	25,765
Græske	1	2,484
Polske	2	2,319
Lithaniske	1	437
Ialt.....	1,910	511,401



POSITIONSLISTE

PR. 14. NOVEMBER 1933

A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Barcelona 10.11.
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Buenos Aires 17.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Karlshamn 8.11.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Catania 30.10.
s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Antwerpen 11.11.
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tanger forv. 17.11. til Ceuta.
s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamburg 12.11.
s.s. *Allsund*, Petersen, ank. Charleston 11.11.
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Hook 12.11.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Las Palmas 26.10.
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Shanghai 30.10.
m.s. *Annam*, Kraglund, ank. Antwerpen 12.11.
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Antwerpen 19.10 til B. Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 11.11 til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Bahia Honda 28.10.
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Horsens 17.11.
m.s. *Asia*, Kolls, afg. Santo Domingo 10.11. til Cuba.
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Kalundborg 11.11. til Piteå.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Madang 8.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Aberdeen 5.11.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Skagen 12.11 p. R. t. Viborg.

B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
m.t. *Bente Mærsk*, afg. New York 28.10.
s.s. *Berghus*, Schmidt, afg. Stettin 16.11.

- s.s. *Betty Mærsk*, afg. Archangel 16.10.
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Cadiz 8.11.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Uleåborg 10.11.
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Los Palmas 11.11.
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Said 12.11. til Genoa.
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Chatham 12.11.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Boulogne 11.11.
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Norfolk 11.11.
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Gdynia 7.11.
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Valencia forv. 25.11. til Kbhvn.
s.s. *Brosund*, Hansen ank. Havana 1.11.
s.s. *Brynhild* Hejde, afg. Garston forv. 21.11. til Antwerpen.

C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
m.s. *California*, Andersen, afg. B. Aires 20.11.
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. New York 29.10.
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antw. forv. 25.11. til Casablanca.
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. San Francisco 20.10.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Skagen 13.11. p. R. t. Aarhus.
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. 800 miles øst for Primedia p. R. t. Goteborg.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 30 West 9.11. p. R. t. Bilbao.
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen ank. Bayonne 8.11.
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dairen 5.11.
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Immingham 31.10.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Gdynia 10.11.

D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 17.11. til Kbhvn.
s.s. *Dana*, Bang, ank. Zuigenchor 14.11.
s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Antwerpen 10.11.
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Suez 12.11.
m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Baytown 12.11. til Aruba.
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Houston 9.11. til Rotterdam.
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newc. forv. 21.11. til Kbhvn.
s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 25.11. til Kbhvn.
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 14.11. til Leith.
s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

- s.s. *Ebro*, Jarltorp, afg. Marseille forv. 18.11. til Genua.
s.s. *Effe Mærsk*, afg. Archangel 31.10.
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Valencia forv. 25.11. til Kbhvn.
s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.
s.s. *Elie*, Larsen, ank. Bayonne 14.11.
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Casablanca 1.11.
s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Alexandria 31.10.
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Houston 1.11.
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
m.s. *Erria*, Topp, afg. Singapore 11.11. til Saigon.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Menstad 12.11.
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Bourgas 12.11.
m.s. *Europa*, Dahl, afg. Champerico 10.11. til Panama Kanalen.

F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
s.s. *Fano*, Korff, ank. Burntisland 11.11.
m.s. *Fionia*, Mouritzen, ank. Singapore 10.11.
s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 9.11. til Kbhvn.
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antw. forv. 17.11. til Kbhvn.
s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Vejle forv. 17.11. til Bremen pass. Kbhvn. 10.11. p. R. t. Preston.
s.s. *Georgia*, Aggerholm.
s.s. *Gerda* Toft, ank. Bergen 12.11.
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Panama 20.11.
s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Rotterdam 11.11. til Kbhvn.
s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Kbhvn. 4.11.
s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Tyne 2.11.

H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 16.11.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Catania forv. 16.11. til Messina.
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Swansea 9.11.
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Dundee 1.11.
s.s. *Harald Clemmensen*, afg. Kbhvn. 9.11. til Warrington.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 24.11. til Newcastle.
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Umba 22.10.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. H.slev 13.11. til Svendborg.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 20.11. til Kbhvn.
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 24.11. til Kbhvn.
s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Gdynia 3.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. 11. 33

LONDON	22,40	MADRID	57,00
NEWYORK	431,75	AMSTERDAM	281,80
BERLIN	166,00	STOCKHOLM	115,65
PARIS	27,40	OSLO	112,70
ANTWERPEN	97,50	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	135,35	PRAG	20,90
ROM	36,90		

I

m.s. *India*, Kruse, ank. San Fransisco 10.11.
 m.s. *Indien*, Broner, afg. New York 21.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Castro Urdiales 9.11. til Ymuiden.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Leningrad 1.11.
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Amsterdam 31.10.
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Quebec 4.11.
 s.s. *Island* Lydersen, afg. Reykjavik 11.11. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Boston 2.11.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Delfzyl 12.11.
 m.l. *Jane Mærsk*, pass. Galata 29.10.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Leningrad 30.10.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Takao 13.11. til Shanghai.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Ghent 2.11.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Bordeaux 10.11. til Hull.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea forv. 14.11. til Kbhvn.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Cienfuegos 31.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 10.11.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 13.11. til Aarhus.
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Messina 10.11. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Hartlepool 3.11.
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Filadelfia 30.11.
 s.s. *Leza Mærsk*, afg. Archangel 26.10.
 s.s. *Lica Mærsk*, pass. Panama 19.10.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Tuborg 12.11.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Blyth 1.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 6.11. til Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Maine*, Hansen, ank. Harburg 12.11.
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Porto Empedocle 5.11.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Svendborg 10.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Kbhvn. 9.11. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 18.11. til London.
 s.s. *Maria Toft*, afg. Dunston 11.11. til Randers.
 m.l. *Maria Mærsk*, afg. Aruba 25.10.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Swansea 9.11. til Stettin.
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Tyne 23.10.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Leningrad 31.10.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Hamburg 12.11.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Gdynia 22.11. til Kbhvn.
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Yxpila 11.11.
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 24.11.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. San Pedro 11.10.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Shanghai 1.11.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Sundsvall 10.11.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Antwerpen 9.11.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. forv. 16.11. til Warrington.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Hoguam 8.11.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 1.11. til Kbhvn.

P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Galle 8.11. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 10.11.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Melbourne 4.11. til Dakar.

m.s. *Peter Mærsk*, pass. Panama 30.10.
 s.s. *Prins Knud*, Hejtso, ank. Blyth 9.11.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 21.11. til Kbhvn.
 s.s. *Rita*, Willarsen, Aalborg Hamburg Ruten.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Sharpness 4.11.
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Gdynia 2.11.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 21.11. til Kbhvn.

S

s.s. *Saga*, Thorning, afg. Trondheim 14.11.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. San Pedro 22.10.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Leith.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Aarhus 12.11.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 21.11. til Dunkirk.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Southampton 11.11.
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Suez 10.11. til Rotterdam.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Antwerpen 30.10.
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux forv. 17.11. til La Pallice.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag forv. 14.11. til Kbhvn.
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Calamata 11.11.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Rotterdam 14.11.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Fredericia 1.11.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 17.11. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Philadelphia 10.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Marseille 11.11.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. New Orleans 6.10.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Montreal 8.11. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 22.11. til København.
 s.s. *Svava*, afg. Antwerpen forv. 21.11. til Kbhvn.
 s.s. *Sønderjylland*, Jensen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool forv. 17.11. til Swansea.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. London 13.11.
 s.s. *Tempo*, Meyer, ank. Nakskov 15.11.
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Tyne 31.10.
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 23.11. til Leith.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 18.11. til Gdynia.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen forv. 22.11. til Casablanca.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape Verde 9.11. p. R. t. Freemantle.
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. San Juan 11.11.
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Nakskov 16.11.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Malaga 16.11. til Cadiz.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. 18.11. til Antwerpen.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 10.11. til New York.

V

s.s. *Vendia*, Lund, pass. Kingstown 14.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Helsingør 4.11.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Adelaide 5.11.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. Bruges 15.11.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Mallig*, Jensen, ank. Rouen 11.11.

Y

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

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 13. NOVEMBER 1933

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Oporto 7.11.
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Høganæs 10.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO

★

FOREIGN BUNKERING
TOWAGE
STEVEDORING
PROVISION-
AGENTS

DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361
NY TOLDBODGADE 31
COPENHAGEN

SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE
(The International Weekly)
33, Amaliegade
Copenhagen, Denmark

Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:
STEVEDORING — HAMBURG.
Coder: Watkins, Scotts.

Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

Telefoner { Grimsby No. 6621
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE
DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotkae

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

O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning
Forsikring — Havarilagenter — Speditører

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

RÄFSÖ & MANTYLUOTO
(Björneborg's District) FINLAND

A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: VICTOREK WASA CODER: ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspektion,
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,
Assurance, Rederi.

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

D. EKLÖF & Co.

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

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 15. November 1933.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. 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), Afstaade i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

2609. Danmark. Bornholm NW. Kyst. Hammerhavnen. Indløb tilsandet.
I Indsejlingen til *Hammerhavnen* er sket en Tilsanding, saaledes at Dybden nu kun er 3,1 m (ved nordre Molehoved kun 2,0 m).
c. 55° 16',7 N. 14° 45',7 E.
(E. f. S. Nr. 39/2311 1933. Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 431. Havnelods, Side 72.)
2610. (T). Sverige. Gotland E. Kyst. Slite ENE. Lörjebacken Stangbaake ødelagt.
(U. f. S. Nr. 45/2890. Stockholm 1933.)
Lörjebacken Stangbaake paa c. 57° 44',4 N. 18° 57',6 E. er ødelagt, men vil snaest blive genopført.
2611. (P). Sverige. Ålandshavet. Understen Fyr. Oplysning om Radiofyr.
(U. f. S. Nr. 45/2957. Stockholm 1933.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 45/2605 1933 meddeles, at det deri nævnte Radiosignal indledes med Bogstaverne US 2 Gange og ikke som anført under (a) 3 Gange
Understen Fyr: c. 60° 16',6 N. 18° 55',5 E.
(E. f. S. Nr. 45/2605 1933.)
2612. Sverige. Öregrundsgrepen. Örskär. Fyrtaarn ommalet.
(U. f. S. Nr. 45/2870. Stockholm 1933.)
De to røde Bælter paa *Örskär Fyrtaarn* paa c. 60° 31',7 N. 18° 22',6 E. er malet sorte.
(E. f. S. Nr. 24/1466 1933.)
2613. Danzigomraadet. Vinterafmærkning.
(N. f. S. Nr. 45/4233. Berlin 1933.)
Omskiftningen af Sommerafmærkning til Vinterafmærkning paabegyndes i November d. A.
2614. Tyskland. Neustadt Bugt. Neustadt. Anduvningstønde flyttet og forandret.
(N. f. S. Nr. 45/4117. Berlin 1933.)
Neustadt Anduvningstønde er flyttet c. 50 m W. efter til 54° 05' 10" N. 10° 49' 03" E., saaledes at den nu ligger W. for Ledefyrilinien *Jachtschule* (346°) ved Bagbords Side af Indsejlingsrenden. — Tønden er samtidig malet sort.
(Kort Nr. 292.)

(Se Tillæg.)

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

2615. (T). Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget for Vinteren.

Stagerne med Koste, der afmærker Sejlløbet til *Hellerup Lystbaadehavn*, er inddraget for Vinterperioden. c. $55^{\circ} 43',9$ N. $12^{\circ} 35',2$ E.

2616. (T). Danmark. Køge Bugt. Køge Havn. Forskellige Havnearbejder. Midlertidige Ledebaaker. Midlertidig Fyrbelysning.

E. f. S. Nr. 28/1706 1933 annulleres og erstattes med:

1. Under Udvidelsesarbejderne i *Køge Havn* vil der som Ledemærker ind til Havnen være opført 2 Ledebaaker, som overet leder ind mellem de to gamle Havnemoler, af hvilke den søndre er fjernet. Om Natten forsynes Baakerne med røde Lanterner.

2. En Bølgebryder er for Tiden under Opførelse E. for den nordre Mole. Paa Bølgebryderens SE.-lige Ende er der under Udførelsen anbragt et hvidt, fast Fyr.

3. En ny S.-Mole er opført parallel med og S. for den tidligere, nu fjernede S.-Mole. Dybden ved E.-Enden af Molen er 5 m. E.-Enden af Molen er for Tiden afmærket med et hvidt, fast Fyr, som fra den 29. November d. A. erstattes med et rødt Blinkfyr.

4. Vinkelret paa den nye S.-Mole og mod N., c. 30 m E. for Havnefyret paa N.-Molen, er opført en Tværmole, hvis Hovede ligger 40 m S. for ovennævnte Ledelinie. Molen er for Tiden ikke afmærket, men vil senere blive afmærket med et hvidt, fast Fyr.

Køge Havn: c. $55^{\circ} 27',2$ N. $12^{\circ} 12',2$ E.

(Kort Nr. 210 og 278. Danske Lods, Side 285. Havnelods, Side 94.)

2617. (P). Sverige. Sundet. Ven. Kyrckbacken Fyr forandres.

(U. f. a. Nr. 45/2915. Stockholm 1933.)

Kyrckbacken Fyr paa c. $55^{\circ} 54',6$ N. $12^{\circ} 40',5$ E. vil blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4^s . Flammens Højde: c. $5,5$ m. En hvidmalet Jernbaake. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra c. 330° til c. 77° .
2. Hvidt i — - c. 77° - c. 97° .
3. Rødt i — - c. 97° - c. 120° .
4. Grønt i Pejll. fra c. 120° til c. 160° .
5. Hvidt (evt. uforst.) i Pejll. fra c. 160° til c. 313° .

(Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 259.)

2618. (P). Sverige. Sundet. Alabodarne Fyr forandres.

(U. f. a. Nr. 45/2916. Stockholm 1933.)

Alabodarne Fyr paa c. $55^{\circ} 56',4$ N. $12^{\circ} 46',5$ E. vil blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver $1,5^s$. Flammens Højde: c. $5,5$ m. En hvidmalet Jernbaake. Fyret skal lyse, som følger:

1. Rødt i Pejll. fra c. 130° til c. 168° .
2. Hvidt, uforst. i Pejll. fra c. 168° til c. 312° .
3. Grønt i Pejll. fra c. 312° til c. 342° .
4. Hvidt i — - c. 342° - c. 130° .

(Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 257.)

2619. (P). Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaage-signal forandres.

(U. f. a. Nr. 44/2858. Stockholm 1933.)

1. I Løbet af første Halvdel af Januar 1934 vil Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Falsterborev* paa c. $55^{\circ} 17',5$ N. $12^{\circ} 46',9$ E. blive forandret, som følger:

Bølgelængde: $297,5$ kc/s (1008 m). Tonehøjde: 846 Sv/s. Radiosignalet bliver:

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| a. Bogstavet F 3 Gange..... | 11,4 ^s , |
| b. Pause | 1,3 ^s , |
| c. 14 Streger, hver af 1 ^s . Varighed med en mellemliggende
Pause af 0,3 ^s | 17,9 ^s , |
| d. Pause | 0,3 ^s , |
| e. En lang Streg..... | 10,7 ^s , |
| f. Pause | 1,3 ^s , |

g. Bogstavet F 2 Gange.....	7,1 ^{s.} ,
h. Pause	10,0 ^{s.} ,
	1 ^{m.} .
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 ^{m.} .
Hele Signalets Varighed.....	2 ^{m.} ,
Pause	4 ^{m.} .
Periode.....	6 ^{m.} .

Under Taage og i usigtbart Vejr skal Signalet afgives hver 6^{m.}, begyndende ved det 0^{m.}, 6^{m.}, 12^{m.} o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr skal Signalet afgives 2 Gange hver Time ved det 0^{m.} og 6^{m.}.

2. Undervandstaagesignalet bibeholder sin Karakter, men Tidsintervallerne forandres noget, og Signalet skal kun afgives 1 Gang hver 1^{m.}.

3. Radiofyret er ude af Virksomhed i Tidsrummet fra Kl. 0830—Kl. 0845 (GM.T.), da Fyrskibet i dette Tidsrum, ligesom for Øjeblikket, skal staa i Telefonforbindelse med *Karlskrona Radio*.

(Danske Lods, Side 296.)

2620. Danmark. Store Bælt. Omø Havn (Kirkehavn). Fyrs Brændetid.

Brændetiden for *Omø Havn Ledefyr* er 1. September—1. Marts. c. 55° 10',₂ N. 11° 09',₈ E.

(E. f. S. Nr. 45/2532 1933. Kort Nr. 290, 244, 221, og 299. Danske Lods, Side 329. Havnelods, Side 149. Fyr-Fort. Nr. 369 A.)

2621. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Havn S. Baaker nedlagt.

De to Dagmærker, Pæle med Diamant, paa c. 54° 55',₇ N. 10° 41',₉ E., S. for *Rudkøbing Havn*, er permanent nedlagt.

(Kort Nr. 302, 297 og 221. Danske Lods, Side 563, Søm.-Fort. Side 88, Nr. 18.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2622. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Sømærker forsynet med Refleksprismer.

Nedennævnte Sømærker er forsynet med Refleksprismer, som følger:

Med rødt Refleksprisme:

a. Hvid Stage, *Sønderholm*, paa 55° 29' (39") N. 10° 32' (41") E.

Med hvide Refleksprismer:

b. Rød Stage, *Landsager*, paa 55° 29' (10") N. 10° 33' (13") E.

c. Rød Stage, *Flintholm*, paa 55° 28' (54") N. 10° 33' (10") E.

d. Rød Stage, *Flintholm*, paa 55° 28' (48") N. 10° 32' (56") E.

e. Rød Stage, *Harehage W.*, paa 55° 28' (28") N. 10° 32' (02") E.

(Kort Nr. 300. Danske Lods, Side 180. Søm.-Fort. Side 36, Nr. 21, 24 og 27 samt Side 37 Nr. 1.)

2623. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

Vraget af Motorjagten *Anna*, der ligger sunket i 9,5 m Vand paa 56° 39' (00") N. 10° 32' (45") E., c. 1¼ Sm NW. for *Lvstønden Tangen NW.*, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vragresterne er 8,1 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 38/2236 1933. Kort Nr. 259, 247 og 211.)

2624. (P). Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib. Radiofyret og Undervandstaagesignal forandres.

(U. f. S. Nr. 44/2859. Stockholm 1933.)

1. I Løbet af første Halvdel af Januar 1934 vil Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34',₀ N. 11° 36',₀ E. blive forandret, som følger:

Bølgelængde: 303,5 kc/s (988 m). Tonehøjde: 1005 Sv/s. Radiosignalet er:

a. Bogstaverne VI 2 Gange	9,5 ^s ,
b. Pause	1,3 ^s ,
c. 14 Streger, hver af 1 ^s . Varighed med en mellemliggende Pause af 0,3 ^s	17,9 ^s ,
d. Pause	0,3 ^s ,
e. En lang Streg	14,0 ^s ,
f. Pause	1,3 ^s ,
g. Bogstaverne VI 1 Gang	5,7 ^s ,
h. Pause	10,0 ^s ,
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 ^m .
Hele Signalets Varighed	2 ^m ,
Pause	4 ^m ,
Periode	6 ^m .

Under Taage og i usigtbart Vejr skal Signalet afgives hver 6^m, begyndende ved det 0^m, 6^m, 12^m o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr skal Signalet afgives 2 Gange hver Time ved det 12^m og 18^m.

2. Undervandstaagesignalet bibeholder sin Karakter, men afgives kun 1 Gang hver 1^m.

3. Radiofyret er ude af Virksomhed i Tidsrummet fra Kl. 1230—Kl. 1245 (G.M.T.), da Fyrskibet i dette Tidsrum, ligesom for Øjeblikket, skal staa i Telefonforbindelse med *Göteborg Radio*.

(Danske Lods, Side 219.)

2625. Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Korsholm. Oplysning om Baaker.

1. *Korsholm* ydre (E.-lige) Baake paa 56° 58' (23") N. 10° 20' (16") E., der er væltet, vil ikke blive genopført.

2. *Korsholm* indre (W.-lige) Baake, en 16 m høj Stangbaake med rød Ballon paa N.-Siden af *Korsholm*, forbliver staaende som Lodsmærke.

(E. f. S. Nr. 42/2458 1933. Kort Nr. 271, 259, 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 144, 145, 488 og 489. Søm.-Fort. Side 65, Nr. 27.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2626. Rusland. Vaigach Island. Sukhoi Nos. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1738. London 1933.)

Sukhoi Nos Fyr paa c. 69° 43' N. 60° 32' E. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s. Fyret er ubevogtet.

2627. Norge. Lofoten. Vestfjord. Henningsværstraumen. Malnes Fyr SW. Sømærker udlagt.

(Bilag til E. f. S. Nr. 10. Oslo 1933.)

1. En rød Stage er udlagt paa 68° 11' 11" N. 14° 04' 40" E., i SE.-Kanten af *Flua* SE. for *Vestvågøy*.

2. En sort Stage er udlagt paa 68° 11' 07" N. 14° 04' 59" E. paa NW.-Kanten af *Tenholmbåen*.

2628. Holland. Zeegat van Terschellin g. Stortemelk. Lystønde atter tændt.

(B. a. Z. Nr. 259/2777. 's-Gravenhage 1933.)

Den røde og hvide, vandret stribede Lys- og Fløjtetønde *VSM* paa c. 53° 18',4 N. 4° 56',0 E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 45/2589 1933.)

2 629. Holland. Vlissingen. Stormsignalmasts Plads.

(B. a. Z. Nr. 257/2750. 's-Gravenhage 1933.)

Vlissingen Stormsignalmast er anbragt paa 51° 26' 31" N. 3° 35' 48" E. (Kort Nr. 264.)

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

2630. England S. Kyst. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 1758. London 1933.)

Vragene, der ligger sunket paa nedennævnte Steder, er ikke mere farlige for Sejladsen:

- a. 50° 08' 42" N. 4° 56' 20" W., ved *Falmouth* Anduvning.
- b. 50° 10' 24" N. 3° 53' 57" W., ved *Salcombe* Anduvning.

2631. Skotland W. Kyst. Lochnell Bugt. Dybde paa Grund aftaget.

(N. t. M. Nr. 1762. London 1933.)

Dybden paa c. 56° 29' N. 5° 25' W., 0,615 Sm 114° fra „*Tower*“ og c. 0,4 Sm S. for *Lochnell House*, er 4,6 m (Klippe).

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2632. Island N. Kyst. Siglufjördur. Saudanes Fyr tændt. Dagmærke opført. Oprettelse af Taagesignal udsat.

(A. f. s. Nr. 8/20 Reykjavik 1933.)

1. Paa c. 66° 11' N. 18° 56' W., paa E.-Siden af Næsset, lige ved Kysten, er tændt et nyt Fyr, *Saudanes Fyr*, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, Blink 1^s, Mørke 3^s, Blink 1^s, Mørke 11^s. Flammens Højde: c. 39 m. Synsvidde og Lysevne: 17 Sm for hvidt og 14 Sm for rødt Lys. Et 8,6 m højt Cementtaarn med Fyrlanterne. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt N. og W. for Pejl. 221°.

b. Rødt E. og S. for Pejl. 221°, over *Hellubodar*. Brændetid: 1. August—15. Maj. — I den kommende Vinter er Fyret ubevogtet.

2. 152 m 221° fra Fyret (1) er rejst et Dagmærke, en 11 m høj Pæl med firkantet, hvid Topplade. Dagmærket overet med Fyrtaarnet leder klar af *Hellubodar*.

3. Det paatænkte Taagesignal træder ikke i Virksomhed før til Foraaret 1934.

(E. f. S. Nr. 29/1779 1933. Kort Nr. 212, 270, 239 og 147. Islandske Lods. Side 128. Fyr-Fort. Nr. 813 A 2.)

2633. Island N. Kyst. Melrakkasléttu. Hardbakur. Redningsstation oprettet.

(A. f. s. Nr. 8/24. Reykjavik 1933.)

Ved *Hardbakur* paa c. 66° 31' N. 16° 00' W. er oprettet en Redningsstation med Raketapparat.

(Kort Nr. 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 138.)

2634. Island S. Kyst. Skaftárós. Vík. Redningsstationer oprettet.

(A. f. s. Nr. 8/22 og 8/23. Reykjavik 1933.)

Redningsstationer med Raketapparat er oprettet paa nedennævnte Steder:

1. Ved Handelshuset i *Skaftárós* paa c. 63° 39' N. 17° 50' W.

(Kort Nr. 225, 270, 239 og 147. Islandske Lods, Side 177.)

2. Ved *Vík* i *Mýrdalur* paa c. 63° 25' N. 19° 01' W.

(Kort Nr. 314, 225, 226, 270, 239 og 147. Islandske Lods. Side 180.)

2635. Frankrig. Lorient. Les Trois Pierres Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 45/2051. Paris 1933.)

Les Trois Pierres Fyr paa c. 47° 42' N. 3° 22' W. er forandret, saaledes at det nu lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 60½° til 196°.
2. Rødt i Pejl. fra 196° til 1½°.

2636. Frankrig. Charente. Chiron Baake genopført.

(A. a. N. Nr. 45/2052. Paris 1933.)

Chiron Baake paa 46° 00' 12" N. 1° 08' 55" W. er genopført.

(E. f. S. Nr. 44/2526 1933.)

2637. (T). Portugal S.-Kyst. Albufeira Fyr midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 32/39. Lissabon 1933.)
Albufeira Fyr paa c. 37° 05' N. 8° 16' W. viser indtil videre fast Lys.
2638. Afrika W.-Kyst. Elfenbenskysten. Kap Palmas SE. Grund.
(N. t. M. Nr. 1732. London 1933.)
En Grund med 32,9 m Vand rapporteres at ligge paa c. 3° 30' N. 6° 20' W.
2639. Afrika W. Kyst. Gabon Floden Indløb. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1772. London 1933.)
1. Klokketønden paa c. 0° 26' N. 9° 14' E., ved *Thémis Bank*, er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder.
2. En sort Klokketønde er udlagt paa c. 0° 21' N. 9° 23' E., 6,1 Sm 56° fra *Gombé Point* Fyr.
Den sorte Spidstønde tæt W. for er permanent inddraget.
3. Tønden, der afmærker *Caraibe Bank*, er flyttet c. 0,4 Sm i Retningen 71° og ligger nu paa c. 0° 24' N. 9° 21' E., 6,6 Sm 26° fra *Gombé Point* Fyr.
2640. Portugisisk W.-Afrika. Palmeirinhas Fyr atter normalt.
(A. a. N. Nr. 31/37. Lissabon 1933.)
Palmeirinhas Fyr paa c. 9° 04' S. 13° 04' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 40/2336 1933.)
2641. Forenede Stater i Nord Amerika. Chesapeake Bugt. Parkers Island Shoal. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1769. London 1933.)
Parkers Island Shoal Fyr paa c. 38° 44' N. 76° 33' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s.

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

2642. Panama N.-Kyst. Porto Bello. Fyr nedlagt.
(N. t. M. Nr. 43/2581. Washington 1933.)
Det hvide, faste Fyr paa c. 9° 34' N. 79° 40' W., c. 180 m 212° fra NW.-Hjørnet af *Fort San Geronimo*, er nedlagt.
2643. Cuba N.-Kyst. Cayo Frances Ankerplads. Cabezo del Medio Fyr ødelagt.
(N. t. M. Nr. 43/2586. Washington 1933.)
Cabezo del Medio Fyr paa 22° 35' 49" N. 79° 17' 17" W. er ødelagt.
2644. (T). Cuba N.-Kyst. Cayo Frances Ankerplads. Lystønde forsvundet.
(N. t. M. Nr. 43/2586. Washington 1933.)
Lystønden paa 22° 38' (30") N. 79° 15' (00") W., 1¼ Sm 262½° fra *Cayo Frances* Fyr, er forsvundet.
2645. Brasilien. Port Maceió. Vrag forsvundet.
(N. t. M. Nr. 1768. London 1933.)
Det farlige Vrag, der laa sunket paa c. 9° 41' S. 35° 42' W., 1,1 Sm 175° fra *Maceió* Fyr, findes ikke mere.
2646. (T). Brasilien. Santos Anduvning. Ilha da Moéla Fyr. Taagesignal upaalideligt.
(N. t. M. Nr. 42/2508. Washington 1933.)
Ilha da Moéla's Taagesignal paa c. 24° 03' S. 46° 16' W. rapporteres at være upaalideligt.
(E. f. S. Nr. 31/1904 1933.)

2647. Uruguay. Rio de la Plata. Caldera. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 1770. London 1933.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. $34^{\circ} 51' S.$ $56^{\circ} 35' W.$, $8,0$ Sm 301° fra *La Panela* Fyr. En rød Stumtpønde er udlagt tæt S. for Vraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2648. (P). Spanien E.-Kyst. Cadaqués Fyr forandres.**

(A. a. l. N. Nr. 43/1271. San Fernando 1933.)

Omkring Midten af November d. A. vil *Cadaqués* Fyr paa c. $42^{\circ} 16',2$ N. $3^{\circ} 17',1$ E. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, 5 Blink hver 25^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $2,5^s$, Blink $0,3^s$, Mørke 8^s , Blink $0,3^s$, Mørke 8^s . Synsvidde: 12 Sm. Iøvrigt uforandret.

2649. (P). Spanien E.-Kyst. Punta Sernella Fyr forandret.

(A. a. l. N. Nr. 43/1272 og 44/1305. San Fernando 1933.)

Punta Sernella Fyr paa c. $42^{\circ} 21' N.$ $3^{\circ} 10',7$ E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver $1,5^s$, Lys $0,75^s$, Mørke $0,75^s$. Synsvidde: 17 Sm. Iøvrigt uforandret.

2650. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto di Lido. Ledefyr forandret.

(A. a. N. Nr. 279/587. Genua 1933.)

Porto di Lido Ledefyr er forandret, som følger:

a. Forfyr. c. $45^{\circ} 26' N.$ $12^{\circ} 23' E.$, c. $0,34$ Sm 344° fra *San Nicolò* Semafor. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 13 Sm. Lysevne: 16 Sm. Synligt c. $3,5^{\circ}$ paa hver Side af Ledelinien. En hvid og sort, vandret stribet Gitterbaake paa Betonfundament. — Det grønne Blinkfyr paa Underbygningen til den gamle Gitterbaake forbliver indtil videre tændt.

b. Bagfyr. c. $45^{\circ} 27' N.$ $12^{\circ} 21' E.$, paa *Isola di Murano*. Hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5^s , Lys $3,5^s$, Mørke $1,5^s$. Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 17 Sm. Synligt hele Horisonten rundt. Et hvidt, cylindrisk Stentaarn.

2651. Rusland. Sorte Hav. Krim. Kap Meganom. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1740. London 1933.)

Kap *Meganom* Fyr paa c. $44^{\circ} 48' N.$ $35^{\circ} 06' E.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 40^s . Synsvidde: 25 Sm.

2652. Rusland. Sorte Hav. Krim. Kap Chauda. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1740. London 1933.)

Kap *Chauda* Fyr paa c. $45^{\circ} 00' N.$ $35^{\circ} 51' E.$ er forandret fra at vise afvekslende fast Lys og Et-Blink til at vise afvekslende fast Lys og Gruppe-Blink, To-Blink hver $1^m 50^s$.

2653. Rusland. Azovske Hav. Berdyansk Red. Nijni Berdyansk. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1741. London 1933.)

Nijni Berdyansk Fyr er forandret fra at vise Et-Blink til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver $8\frac{1}{2}^s$. Forfyr: c. $46^{\circ} 38' N.$ $36^{\circ} 46' E.$

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2654. Bugten ved Aden. Zeila Red. Ny Afmærkning. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 1774. London 1933.)

1. En rød Stumtpønde er udlagt som Afmærkning af E.-Siden af *Aibat Island Reef*, $9,7$ Sm 20° fra *Zeila* Flagstang.

2. En sort Stumtpønde er udlagt som Afmærkning af E.-Siden af *Chunnel Reef*, $7,82$ Sm 37° fra *Zeila* Flagstang.

Zeila Flagstang: c. $11^{\circ} 22' N.$ $43^{\circ} 29' E.$

Advarsel. Man maa ikke stole paa, at Tønderne er paa Plads.

2655. Afrika E. Kyst. Port Mombasa Mvita. Tønde inddraget. Vandtaarn opført.
(N. t. M. Nr. 1773. London 1933.)
1. Den sorte Tønde c. 0,²⁷ Sm 184° fra *Ras Kidomoni* Observationssted, som ligger paa c. 4° 04' S. 39° 41' E., er permanent inddraget.
2. Et kendeligt Vandtaarn er opført 1,³⁸ Sm 73° fra *Ras Kidomoni* Observationssted.
2656. Forindien W. Kyst. Wagapur Point. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1749. London 1933.)
Flammens Højde i *Wagapur Point* Fyr paa c. 16° 36' N. 73° 19' E. er nu 29 m. Synsvidden er 15 Sm.
2657. Forindien W. Kyst. Travancorekysten. Alleppi Red. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 1750. London 1933.)
En Dybde paa 8,⁷ m (Sand og Mudder) rapporteres at findes paa c. 9° 28' N. 76° 18' E., 2,⁴ Sm 233° fra *Alleppi* Blinkfyr.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2658. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Banka NE.-Kyst. Tønde genudlagt.
(B. a. Z. Nr. 254/2705. 's-Gravenhage 1933.)
Den sorte Stumptønde med afstumpet Kegle paa c. 1° 53',⁸ S. 106° 15' E., S. for *Pedis Selatan* Rev, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 44/2544 1933.)
2659. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Soerabaja W.-lige Farvand. Vraglystønde inddraget.
(B. a. Z. Nr. 254/2707. 's-Gravenhage 1933.)
Den grønne Lystønde paa c. 6° 52',⁶ S. 112° 44',⁵ E., ved Vraget af *Zeemeeuw*, er permanent inddraget.
2660. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Tanjong Batu. Grund.
(N. t. M. Nr. 1719. London 1933.)
En Grund (Koral) med 17,⁸ m Vand er fundet paa 4° 10' (48") N. 113° 16' (24") E.
2661. Siam Bugt. Siam. Prasa Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. X/165. Bangkok 1933.)
Prasa Fyr paa 12° 41' 44" N. 101° 42' 24" E. er forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,³^s, Mørke 2,⁷^s. Iøvrigt uforandret.
2662. Siam Bugt. Siam. Rayong Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. X/165. Bangkok 1933.)
Rayong Fyr paa 12° 39' 37" N. 101° 16' 27" E. er forandret fra at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-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 10,⁵^s. Iøvrigt uforandret.
2663. Siam Bugt. Siam. Lem Sing Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. X/165. Bangkok 1933.)
Lem Sing Fyr paa 12° 28' 27" N. 102° 03' 43" E. er forandret fra at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser til at vise hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 12^s, Blink 0,⁵^s, Mørke 4,⁵^s, Blink 2,⁵^s, Mørke 4,⁵^s. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 43/2493 1933.)

2664. (T). Siam Bugt. Siam. Koh Chik Nok. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. X/160. Bangkok 1933.)
Koh Chik Nok Fyr paa 12° 17' 37" N. 102° 14' 25" E., paa NW.-Pynten af Øen, er indtil videre slukket.
2665. Japan. Sakhalin (Saghulin). Kaihyo To (Robben Island). Grund.
(N. t. M. Nr. 1713. London 1933.)
En Grund med 9,1 m Vand er fundet paa c. 48° 33' N. 145° 17' E., 22 Sm 85° fra Midten af *Robben Island*.
2666. Japan. Hokkaido (Hokushu). Horo Izumi. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1775. London 1933.)
Horo Izumi Fyr paa c. 42° 02' N. 143° 08' E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: 14 Sm.

XI. Bekendtgørelser m.-m.

2667. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Forandring i Bestemmelsen om Lodstvang. Marineministeriet har under den 10. November d. A. udstedt Bekendtgørelse om Forandring af Lodstvang ved Sejlads gennem den gravede Rende i *Horsens Fjord*. „Bestemmelsen om Lodstvang ved Sejlads gennem den gravede Rende i *Horsens Fjord* ændres fra den 1. Januar 1934 at regne, saaledes at Lodstvang er paabudt for Skibe af 200 Brutto Register Tons og derover i Stedet for som hidtil for Skibe af 80 Brutto Register Tons og derover“.

(Danske Lods, Side 178. Havnelods, Side 84.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller
Bogs Nr.
- England:*
- N 1254 Australia, East Coast. Queensland. --- Fantome island to Dunk island, including Hinchinbrook channel. — Southern entrance to Hinchinbrook channel.
- N 2564 United States, East Coast. — Delaware river. — Bombay hook to Trenton. --- Port of Philadelphia.
- R 1261 Cochin China. — Saigon river to Kam Ranh bay.
- R 1596 Harbours and anchorages on the coast of Italy.
- R 840 Bay of Bengal. — Nicobar islands.
- † 1254 Queensland. — Port Dungeness. South entrance to Hinchinbrook channel.
- † 2564 United States, East Coast. — Delaware river, Sheet 2.
- T Supplement No. 3 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. III.
- T Supplement No. 8 to Australia Pilot, Vol. III.

Tillæg.

I. Østersøen.

2668. Finland. Finske Bugt. Fredrikshamn (Hamina). Veitkari Farvandet. Ledebaaker forsynet med Fyr.

(N. f. S. Nr. 45/4132. Berlin 1933.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/2570 1933 meddeles, at nedennævnte Ledebaaker er forsynet med Fyr, som følger:

a. *Nurmilakki* Baake. $60^{\circ} 31' 59''$ N. $27^{\circ} 12' 18''$ E. Bagfyr. Afvekslende hvidt og rødt Lys. Flammens Højde: 10 m. Synligt c. $22\frac{1}{2}^{\circ}$ paa hver Side af Ledelinien.

b. *Kakarkari* Baake. $60^{\circ} 31' 49''$ N. $27^{\circ} 11' 54''$ E. Forfyr. Afvekslende hvidt og rødt Lys. Flammens Højde: 4,7 m. Synligt c. $17\frac{1}{2}^{\circ}$ paa hver Side af Ledelinien.

Fyrene er overet i Pejling c. 47° .

(E. f. S. Nr. 45/2570 1933. Kort Nr. 277.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2669. Danmark. Kattegat. Hirsholm Radiofyr. Klartvejrudsendelser ophører.

Klartvejrudsendelserne Mandag Kl. 1630—1830 og Fredag Kl. 1900—2130 (G. M. T.) fra *Hirsholm* Radiofyr paa $57^{\circ} 29' 09''$ N. $10^{\circ} 37' 43''$ E. ophører fra Lørdag den 18. November d. A.

(Danske Lods, Side 139. Fyr-Fort. Nr. 95 og Tillæg Nr. 1, Side 11.)

2670. Danmark. Limfjorden. Mors N.-Kyst. Gullerup Udskibningsbro ødelagt.

Gullerup Udskibningsbro for Moler paa c. $56^{\circ} 53',6$ N. $8^{\circ} 44',0$ E. er delvis faldet sammen, saaledes at flere Pælerester fra Broen frembyder Fare for Sejladsen med Baade og mindre Fartøjer.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 470. Havnelods Side 69.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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

NEW EDITION
of the **WIRELESS CHART** of the **WORLD**

THIS ENTIRELY NEW CHART, published by the Scandinavian Shipping Gazette, gives on one handy sheet the latest particulars regarding the Radio Coast Telegraph Stations of the world.

Price 6/- post-free

Indispensable for
NAVIGATORS,
WIRELESS OPERATORS,
SHIPOWNERS,
TELEGRAPH ADMINISTRATIONS

Order Now from
SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE
Amallegade 33 Copenhagen
Denmark

AKTIESELSKABET
MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using

Owners' &
Captains' **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

HELSINGØRS JERNSKIBS OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværfte»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF
Kul ▲ Koks ▲ Cinders
Briketter ▲ Brænde

Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/sTelefon Central 389
Efter Kl. 8 Ordrupe 3098Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897
GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 1.600.000 KR.

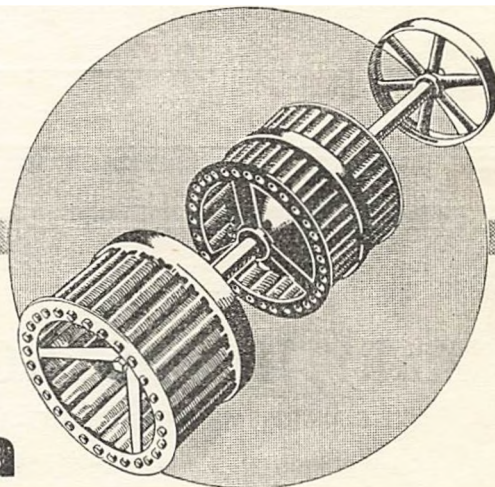


Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

REDERI- & HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**Den nye Glacia**

En fremragende dansk Opfindelse: **paa een Gang Kølemaskine og Ventilator.**

Den nye GLACIA forbruger hverken Olie eller Kølemiddel og er meget billig i Drift.

Glimrende egnet for Proviantkøling, kan indbygges i eksisterende Iskasser og Skabe.

De allerede leverede automatiske Anlæg har vist sig fuldt paalidelige baade i Troperne og i høj Sø. ◆ ◆ ◆



Spørg os!

A/S ATLAS · NØRREBROGADE 198 · KJØBENHAVN N.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 48

FREDAG 24. NOVEMBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S

D/S af 1912

D/S Svendborg

A. P. Møller-Tankbaade

D/S af 1929

D/S Dannebrog

D/S Orient

D/S Norden

D/S Progress

J. Lauritzen

D/S Myren

D/S Torm

D/S Vendila

Det Dansk-Franske D/S

D/S Dania

Det danske Petroleums A/S

D/S Hafnia

Andreas Christensen

A/S Det danske Kulkompagni

D/S Heimdal

De forenede Kulimportører A/S

D/S Viking

D/S Pacific

A/S Em. Z. Svitzers

Bjernings-Entreprise

Svitzers Bugserafdeling

D/S Ursus

D/S Baltic

D/S Jutlandia

D/S paa Bornholm af 1866, Rønne

D/S Nordania

D/S Als

D/S Nautic

Det Dansk-Norske D/S

A/S De danske Sukkerfabrikker

A/S Det store Nordiske Telegrafskab

D/S Jyden, Esbjerg

D/S Øresund

J. Saabye & O. Lerche

D/S af 1925, Esbjerg

D/S Phoenix, Esbjerg

Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa

D/S Activ, Korsør

A/S Dampskibet England

A/S Dampskibet Finland

A/S Vestjydske Dampskibsselskab, Esbjerg

Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense

De forenede Bugsererselskaber

FRA UGE TIL UGE

af
AXEL GERFALK.

MELLEM BRØDRE I det sidste Nummer af det engelske Skibsfartsblad *Fairplay* skriver Bladets norske Korrespondent følgende:

»I den senere Tid er der gaaet Rygter om, at norske Redere laa i Underhandlinger om Bygningen af nye Skibe baade med indenlandske og udenlandske Værfter. I Særdeleshed koncentrerer Opmærksomheden sig om en Meddelelse, gaaende ud paa at Burmeister & Wain, København, skulde have opnaaet en Ordre fra en Reder i Oslo om at bygge et Motorskib paa ca. 8,500 Tons Dødvægt, og muligvis et Søsterskib til dette for samme Reders Regning. Som man maaske vil erindre, har nævnte Værft ikke været populært i norske Skibsfartskredse som Følge af en Kendelse, afsagt af den danske Højesteret i en Disput mellem vedkommende Værft og det norske Rederi for ca. et halvt Aar siden. Kendelsen gik ud paa, at Værftet var berettiget til at insistere paa, at Betalingen for de Installationer, som var stipulerede i Skibskontrakten aflagdes paa Guldbasis, da vedkommende Kontrakts Indgaelse stammede fra Tiden før Ophævelsen af Guldstandarden i England. Kontrakten lød paa Betaling i Sterling uden Reference til nogen Guldbasis, mens der i Panteobligationen vedrørende fremtidige Installationer fandtes en Guldklausul. Dommen var i Norge Genstand for streng Kritik, som værende i Uoverensstemmelse med norsk og antagelig ogsaa med international Retspraksis, hvorfor der indtil nu ikke har været nogen Tilbøjelighed fra norsk Skibsfarts Side til at forny den gamle intime Forretningsforbindelse med nævnte Værft, før dette tilfredsstillende de rimelige Forventninger hos de norske Redere, som er særlig krænkede over denne Dom. I Kommentarerne i den norske Presse lægges der særlig Eftertryk paa, at selvom det skulde bekræftes, at en norsk Reder er brudt ud af den samlede Front, maatte denne Begivenhed betragtes som en ren Tilfældighed, der ikke i mindste Maade vilde influere paa den almindelige Holdning indenfor norske Rederikredse.«

Danske Domstoles Kendelser nyder international Ry og dette lider næppe under, at hadefulde norske Skribenter imod al god international Tone gør disse Kendelser til Genstand for perfid Udlægning. Men kan det mere disse Herrer at snakke om noget andet for over deres Tilhængere at dække de Nederlagets Strimer, som Verdensopinionens Svøber trak over deres Rygge i Grønlandssagen, saa lad dem snakke. Det er kun menneskeligt og derfor undskyldeligt. Men helt anderledes stiller Sagen sig, naar de Herrer forlader den Brønd, der hedder norsk Presse, og i Udlandets Blade sætter Klik paa danske Domstole og dansk Købmandsære. Saa er man ude for at skade, for at gøre ondt uden noget andet Formaal end det at skade og gøre ondt, og saa hører man ikke mere med i anstændigt Selskab.

DENAMERIKANSKE Vi har i de sidste Par Numre SKIBSFARTS-KODE af *Dansk Søfarts Tidende* henvendt Opmærksomheden paa den Fare, der truede den evropæiske Skibsfart fra den

foreslaaede amerikanske Skibsfarts-Kode. Vi har saaledes offentliggjort Udtalelser fra den norske sagkyndige, Skibsreder Erling Samuelsen, der manede til Fællesoptræden mod dette Indgreb i Skibsfartens Frihed.

The Baltic and International Maritime Conference har i Gaar udsendt et Cirkulære, hvori den amerikanske Kode beskrives som en »alvorlig Fare for den internationale Skibsfart«, og Konferencen henstiller til den enkelte Reder nøje at gøre sig klar over, hvorledes den vil berøre hans Virksomhed. Nu er det Tiden at gøre Indsigelser. Er Koden først lovfæstet, vil Protester ikke nytte. Kodens Formaal er godt defineret, siger Konferencen, i Hovedloven Titel: Den nationale industrielle Genrejsnings Lov — altsaa Fremme af amerikansk Handel. Mod dette kan Skibsfarten ingen Indvendinger have. Tværtimod, international Skibsfart er interesseret i enhver varig Form for Handels Fremme. Hvad man derimod maa protestere imod er den mulige Genering af ikke-amerikansk Skibsfart i amerikanske Havne. Oprindelig syntes det tvivlsomt om Genrejsnings-Loven ogsaa skulde gælde ikke-amerikansk Skibsfart, men de forskellige Forslag, der fremkom, umuliggør Tvivl om, at den ogsaa skal gælde denne. Disse Forslag gaar ud paa at kontrollere Skibsfart til og fra amerikanske Havne.

Det er saaledes Mening, at der skal etableres en central Kode Myndighed bestaaende af 14 Medlemmer, hvoraf kun de to er Repræsentanter for ikke-amerikanske Skibsredere. Som Følge heraf vil amerikansk Indflydelse blive dominerende.

Kodens Formaal er:

- 1) Ansættelse af Arbejdstid og Hyre.
- 2) Forbud imod unfair Kulytyme.
- 3) Fastlæggelse af Fragtrater og Kalkuler.
- 4) Fiksering af Regler og Regulationer, deriblandt »frequency of service«, Limitering af Tonnage og unødigt Konkurrence.

Konferencen er klar over, at ikke-amerikanske Ruteselskaber gaar ud fra, at Koden vil blive administreret med saadan Hensyntagen og Billighed, at deres Interesser ikke vil blive alvorlig berørt. Højest sandsynlig er dette Mening, siger Konferencen, men højest sandsynlig er dette et Ideal, der ikke kan gennemføres.

Op det er næppe tænkeligt, fortsætter Cirkulæret, at der indenfor den foreslaaede Kode skulde blive Plads for ikke-amerikanske Trampredere. Tværtimod peger alt paa, at Koden vil have den Virkning helt at eliminere al udenlandsk Tramp-Skibsfart i amerikanske Markeder.

En saadan ensrettet og ensidig Foranstaltning kan

næppe forventes at blive enestaaende. Den er sikker paa at blive efterlignet. Og bliver Koder først almindelige, saa er dette Begyndelsen til Enden af al international Skibsfart. Hele Verden, ikke alene Skibsfarten, men Verdenshandelen vil komme til at lide — Koder vil blive ensbetydende med Arbejdsløshed, Fatigdom og politiske Farer.

Konferencen slutter sit Cirkulære med at mane hele Verdens Skibsredere, det være sig Rute- eller Tramp-selskaber, til kraftigt at sætte sig imod, at intel Land skal sættes i Stand til at kontrollere andre Landes Skibsfart undtagen igennem internationale Konventioner.

Oplagte danske Damp- og Motorskibe

	Antal Skibe	Brutto Reg.T.	Tons Dødv.
November 1932.....	79	192,000	293,000
December —	77	178,000	267,000
Januar 1933.....	81	181,000	273,000
Februar —	97	200,000	301,000
Marts —	101	206,000	310,000
April —	95	203,000	308,000
Maj —	97	210,000	320,000
Juni —	78	190,000	289,000
Juli —	50	127,000	185,000
August —	41	99,000	138,000
September —	38	86,000	117,000
Oktober —	39	80,000	111,000
November —	40	81,000	115,000

PERSONALIA

Vi gratulerer —

Idag fylder Kaptajn J. Boutrup Christensen 60 Aar. Kaptajn Boutrup Christensen, der har været Medlem af Foreningen siden 1915, er Fører af D. F. D. S. Dampner »Yrsa«.

Kaptajn A. P. Christensen fylder den 3. December 90 Aar.

Kaptajn Christensen vil fejre den sjældne Fødselsdag i sit Hjem, Gammel Strand 32, hvor han har boet i mange Aar sammen med en Datter og en Søn. Indtil for nylig var Kaptajn Christensen saa rask og rørig, at han kunde bevæge sig ude alene. Han er Veteran fra 1864 og i den Anledning dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæders-tegn.

Dødsfald

Vi beklager at erfare, at den tidligere Fører af Skoleskibet »Viking«, Kaptajn Charles Poulsen er afgaaet ved Døden, 71 Aar gammel. Kaptajn Poulsen har levet den største Del af sin Tilværelse ombord paa Sejlskibe, og har været Fører af flere af vore største. Foruden »Viking« førte han saaledes den 4-mastede Bark »Sokoto« og oplevede at blive torpederet med den. I 1924 trak Poulsen sig tilbage fra Søen og har siden levet hovedsagelig i København, men ogsaa i sin Fødeby Ribe, hvor han nød fortjent Højagtelse.

SKAL KYSTFARTEN OG HANDELEN MED EMPIRIET FORBEHOLDES BRITISKE SKIBE?

Præsidenten for Board of Trade udtalte som Svar paa en Forespørgsel i Underhuset i Torsdags, at den nuværende sørgelige Tilstand indenfor den britiske Skibsfart, som vækker megen Bekymring hos Regeringen, skyldes den store Reduktion af Transporten til Søs, der følger af den økonomiske Krise, og at Regeringen anstrænger sig paa enhver Maade ved Hjælp af Toldtraktater og andre Midler at fjerne disse sørgelige Tilstande. En subsidier Grund til Skibsfartsdepressionen er de Subsidier, der af de førende Søfartsnationer er blevet bevilliget den nationale Skibsfart, hvorved Overproduktionen af Tonnage yderligere er blevet forøget. Et fuldstændigt Referat af Regeringens Synspunkter blev forelagt ved den monetære og økonomiske Verdenskonference. Ministeren var til enhver Tid parat til at overveje ethvert Skridt, der

var nødvendigt for at fjerne de Restriktioner, der paalægges britiske Varer af Udlandet. Men skønt Ministeren indrømmede, at en Monopolisering af Kystfarten og Handelen med Empiriet var Spørgsmaal, der burde gøres til Genstand for en Overvejelse under Raadførelse med Skibsfarten, var han dog ikke for Øjeblikket overbevist om, at en saadan Monopolisering vilde være til Gavn for Skibsfarten som Helhed.

Med Hensyn til Overbelastningen af Kornfragtskibene udtalte Mr. Runciman, at der var ingen Grund for ham til at tro, at en højere Mulkt vilde mindske Antallet af Lovovertrædelser, og at Retsforholdet, man i Øjeblikket anvendte derimod, med Tiden vilde vise sig at være tilstrækkelige til at sikre Lovens Opretholdelse.

KONVOJSYSTEMET — A PROPOS KRIGSFAREN

Om de Erfaringer, man gjorde under Krigen

Et Foredrag, som Kaptajn E. J. Thompson, der under Krigen var Chef for de Konvojskibe, der løb mellem England og Gibraltar, holdt i Royal United Service Institution angaaende »Handelsskibe under Konvoj«, gav han en Beskrivelse af sine Erfaringer ombord paa Konvojskibene og af den Lære, man kunde drage af disse Erfaringer. Det hændte saaledes, at han i sin Egenskab af Fører for »Royal George« deltog i den første Konvoj, der organiseredes under Krigen og som i Oktober 1914 bragte de første kanadiske Tropper over Atlanterhavet. Denne Konvojs Organisation og dens Formation til Søs afveg fra det System, man senere adopterede. Konvojsystemet lod man slumre hen mellem 1915 og Juni 1917 og man adopterede i Stedet et Rutesystem for de individuelle Handelsskibe. Grunden til, at man opgav Konvojerne mellem 1915 og 1917 var, at man ikke kunde fremskaffe Skibe nok til Eskortetjenesten, og at Skibserderne var Modstandere af de lange Forsinkelser, som Konvojsystemet nødvendigvis medfører, først som Følge af den Tid, som behøvedes til at samle Konvojen, og for det andet paa Grund af at den Fart en Konvoj kan skride frem med falder sammen med Farten hos det langsomste Skib, hvoraf Konvojen bestaar.

Det var først i Juni 1917, at Admiralitetet adopterede Konvojsystemet i dets fulde Omfang. I den uhyggelige April Maaned 1917 blev ca. 80,000 Tons Handelsskibe sænket af de tyske Undervandsbaade og ca. 45,000 Tons stødte mod Miner, der laa under Havfladen, d. v. s. at ialt 125,000 Tons blev sænket. Da Systemet endelig var adopteret, blev det godt organiseret og effektivt gennemført, takket være det fortrinlige Samarbejde mellem Officererne paa de konvojerede Skibe indbyrdes og med Søofficererne, og man kan roligt sige, at dette var det Vendepunkt i Krigen, som reddede hele Situationen.

Erfaringen, man høstede under Krigen

Visseligen var, fortsatte Kaptajn Thompson, Konvojsystemet en af de Hovedfaktorer, der bidrog til at ødelægge Tyskernes Forsøg paa at tilintetgøre den britiske Handelsflaade ved Hjælp af Undervandsbaade.

Naar man tog de Vanskeligheder i Betragtning, der var forbundet med at navigere uden Lanterner med Skibe af forskellig Størrelse og Hastighed, holdt i tæt Formation, hvorved Manøvreringen besværliggjordes, var det let at forstaa, at det Ansvar og den Risiko, man havde paataget sig, var betydelige. Kaptajn Thomson gav en Karakteristik af Kystorganisationen af Konvojsystemet, forklarede den Fremgangsmaade, man anvendte i de Havne, hvor Konvojen samlede, samt Konvojens Opførsel til Søs. Idet Kaptajn Thompson derpaa gik over til den Erfaring, Konvojarbejdet havde erhvervet sig under Krigen, udtalte han, at dette Arbejde utvivlsomt var blevet paaskønnet og protokolleret af Admiralitetet, men for Handelsflaadens Vedkommende synes Værdien af denne Erfaring at være gaaet tabt.

De Skibe, der er bygget efter Krigen, synes i det store Hele ikke at være blevet udstyret med en saa effektiv Kommunitationsforbindelse mellem Broen og Maskinrummet, at Farten kan ændres ved Omdrejnings-Viser, eller i Størstedelen af Tilfældene en saadan Forbindelse mellem Broen Skansen, at Ordre og Kontrol kan effektivt gennemføres paa det Sted, hvor Kanonerne befinder sig. Efter min Mening burde al ny Handelstonnage udstyres med Omdrejningstelegraf i Maskinrummet eller i det mindste Søtelefoner fra Broen til Skansen.

Kunsten at holde Plads i Linien

Det var uheldigt, udtalte Kaptajn Thompson, at Handelsflaadeofficererne ikke fik nogen Uddannelse eller praktisk Routine i at holde Plads i Linien — ja, det var maaske nyt for Flaadens og Hærens Officerer, at der ikke fandtes nogen generel Uddannelse for Officererne i den britiske Handelsflaade i Øjeblikket, og at Flertallet overhovedet ikke fik nogen systematisk Uddannelse. Hvis det var Mening, at Handelsflaaden skulde forsyne Flaaden med Reserveofficerer og Reservemandskab, skulde man synes, det paahvilede Regeringen at yde sin Bistand og billige en eller anden passende Uddannelsesplan. Han foreslog, at alle Kadetterne og Lærlingene i Handelsflaaden som Led i deres Uddannelse skulde gennemgaa et Kursus

PORTSÆTTES SIDE 540

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 21. Novb. 1933.

Den Uvished, som stadig hersker omkring Dollaren, Storpolitikken, Prisdaldet paa mange vigtige Varer og flere andre »Fænomener«, gør Forretningslivet ikke saa lidt broget og Skibsfartens Forhold tilsvarende vanskelige. I de sidste Dage har der alligevel været mere Bevægelse i Fragtmarkedet, dog hovedsagelig i de oversøiske Markeder, og hvad nu end Grunden kan være, er det velgørende at se saa mange Afslutninger til faste, til Dels stigende Rater. — Det var kun at haabe, at denne Optimisme vilde være ved, men den skulde nødvendig give sig Udslag i et større Udbud af Ballasttonnage, da dette som oftest bevirker Slaphed i Raterne og Passivitet hos Befragterne. Da de udgaaende Laster bliver færre og færre og daarligere og daarligere, kan Ballastgang ikke undgaa, men burde kunne reguleres. Den senere Tids Ny-Kontrahering af store Liniebaade, Tankskibe, Frugtbaade etc. giver ogsaa Forhaabninger om, at Tiderne er ved at lysne, og de deciderede Trampbaade faar vel ogsaa deres Chance.

TRÆLASTMARKEDET

For prompt Lastning noteres og akcepteres nogenlunde uforandrede Rater. Enkelt Laster kan forbedres med en Shilling eller saa, men som Regel betinger Lasteklads, Sæmmensætning o. s. v. mindst en saadan Rateforhøjelse. Der skal allerede være sluttet nogle Baade for Lastning i Maj/Juni Maaned næste Aar, bl. a. Syd Finland/London til vistnok 27/6, og mange Laster og Kontrakter over 1934 kan faas, men om det er klogt at slutte op nu til de tilbudte Rater, er et tvivlsomt Spørgsmaal.

550 Std. Trångsund/Vilvorde 38/ 12/ Klausul. 925 Std. Wiborg & Kotka/Paimboeuf 39/-. 740 Std. fire Pladser Syd-Finland/St. Nazaire 40/-. 725 Std. Sundsvall & Søderhamn/Bordeaux 41/6. 7/1,000 Std. Sundsvall/London indikerer 30/-. hvis Umeå 31/-. 1,200 Fv. Hango/Ghent Marts 1934 30/-.

Danzig/Riga og Leningrad har en ganske god Efterspørgsel, uden dog at Raterne forbedres synderligt.

Canada: prompt 52/6 53/9 Basis een Havn W.B.E.I. 1/1,200 Std. St. John Febr./Marts Lastning

PORTSÆTTES FORNEDEN NÆSTE SIDE

KONVOJSYSTEMET — A PROPOS KRIGSFAREN

FORTSAT PÅA SIDE 539

hos Marinen, og at alle de egnede Kadetter skulde indrulleres som Kadetter i den britiske Flaades Reserve (Cadets R.N.R.). Med Hensyn til at holde sin Plads i Linien, henledte Kaptajn Thompson Opmærksomheden paa den fortræffelige Aand, der fostredes, den Gang da Admiral Lord Carles Beresford indførte et Signalsystem mellem Flaadens Skibe og Handels-skibene.

Handelsflaadeofficererne tog straks Skridt til at gøre sig kyndige i Signaltjenesten, og der indtraadte hurtigt en stor Bedring. Admiralitetet lægger øjensynligt stor Vægt paa den synlige Signalisering mellem Flaadens Skibe og Handelsflaadens Skibe, saaledes som det fremgaar af de Rapporter, der er affattet af Admiralitetet. Er det da ikke saa uhyre vigtigt, at Handelsflaadeofficererne faar en Uddannelse i at holde Plads i Linien og Navigation i tæt Formation, og at deres Skibe indrettes paa en saadan Maade, at de er i Stand til at udføre disse betydningsfulde Pligter i Nødstilfælde.

Kaptajn Thompson foreslog, at man skulde anvende en lignende Fremgangsmaade med Hensyn til at holde Plads i Linien, som den der anvendes for Signalerings Vedkommende. Han foreslog, at de af Flaadens Skibe, som traf paa Handelsskibe til Søs, forudsat at intet forsømtes i Tjenesten derved, samt at begge Skibene sejlede i samme eller omtrent samme Retning, skulde signalere til Handelsskibet om at øve sig i at

holde Plads i Linien, idet de anmodede det om at tage Plads i Linien enten agter eller for, samt signalere Kursen og Fart. Dette Eksperiment kunde udføres med et eller flere Handelsskibe. De Skibe, der har Gibraltar eller Port Said som Bestemmelsessted, vilde ikke forulæmpes synderligt ved en saadan Øvelse i at holde Plads, og Officererne vilde sikkert med Iver deltage i slige Øvelser.

Som Følge af den drastiske Reduktion, som siden Flaadekonferencen i London har fundet Sted baade i Flaadens Materiel og Personale, har man foreslaaet, at Flaadens Reserve i høj Grad skulde forøges betydeligt baade i Officerer og Mandskab. Jeg er overbevist om, at i Tilfælde af en fremtidig Krig, vil Handelsflaaden komme til at spille en endnu større Rolle end hidtil. Det er af denne Grund, jeg indstændigt anmoder om, at den dyrekøbte Erfaring fra Verdenskrigens Dage skulde indtage en fremskudt Plads i alles Erindring.

En kort Diskussion fulgte efter Foredraget. Blandt Talerne var Vice-Admiral Chetwode, Sir David Wilson Barker og Admiral Earl Jellicoe. Denne udtalte sit Vidnesbyrd om det prægtige Arbejde, Handelsflaadens udførte under Krigen og bemærkede, at hvis Flaadens Officerer og Mandskab ikke havde gjort dette udmærkede sømandsmæssige Arbejde, vilde intet tænkeligt Konvojsystem have været muligt. Admiralitetsdirektør, Admiral, Sir A. E. M. Chatfield præsiderede ved Mødet.

FRAGTBERETNINGEN

FORTSAT PÅA FOREGAAENDE SIDE

50/1,000 Std. Halifax Januar Lastning 52/6 1,000 Std. Campbellton Maj/Juni Lastning 48/9 9/1,200 Std.

KUL, KOKS etc.

er bedre, baade i Antal af Forretninger og Rater, dog kan Rateforbedringen gennemgaaende sættes til en halfpenny eller deromkring. Boston/Odense 1,100 t. 5/4¹/₂d., Østkysten/Vejle 2,200 t. (2 Rejser) 4/6, Mariager 2,000 t. 4/7¹/₂, Forth/Thisted 1,000 t. 6/1¹/₂d. Beckton/Kbhvn. 6/ 6/3 15/1,800 t. Koks, Zeebrugge/Kbhvn. 1,200 t. Koks 6/6. Danzig/god dansk Havn 23/2,700 t. 4/4¹/₂d. 4/3, Wales/Kbhvn. 3,500 t. 4/-. Danzig/Dublin 4,000 t. 4/6, 2,700 t. 5/3.

MIDDELHAVET etc.

Udgaende: Smaa Baade i »short trades« har et nogenlunde Marked, men ellers er Stillingen helt uforandret.

Tyne/Gibraltar 7,000 t. 5/9, Marseille 6,000 t. 6/6, 3,400 t. 7/3, Vest Italien ca. 5/3, Barcelona 1,500 t. 9/6; Wales/Vest Italien 5/- 8,000 t., 5/3 5/7,000 t. Alexandria 6,000 t. 5/4¹/₂d., Øerne 7/-, Dakar 6/9; Swansea/Alexandria 2,100 t. 8/-, Vest Italien 4,100 t. 6/-. Rotterdam/Genua range 7/8,000 t. 5/3.

De hjemgaaende Markeder er jævnt rolige uden større Variation i Raterne. Sortehavet/Kontinentet 10/7¹/₂, U.K. 10/10¹/₂d., Mariupol/Antwerpen 5,000 t. Salt 9/- f.i.o., Mariupol/U.S.A. 6,000 t. Kul 12/-. Alexandria/Hull 9/6 ppt., 8/10¹/₂d. December/Januar. Sfax/Ipswich 5,000 t. 8/6, Ghent 5,000 t. 35 Frcs. Jordnødder Saloum/Kont. 20/- Basis. Frugt lidt fastere. Da Tonnagetilgangen til Middelhavslandene i den senere Tid har været mindre end vanlig, kan der forhaabentlig herefter gøres Regning med noget bedre Fragter.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/Halifax 25/2,800 t. 7/3, St. John N.B. 18/2,000 t. 9/-, St. John's N.C. 15/2,000 t. 7/6 8/-. Til Montreal/Quebec offereres for næste Sæson 6/- 6/3

4/6,000 t., ca. 6d. mere 3/3,500 t.; disse Rater ligger meget nær det, der blev betalt i Fjor.

Ud fra Montreal betales lidt bedre, saaledes 1/4¹/₂d. til A/Rotterdam, 1/9d. Glasgow, 1/10¹/₂d. Leith, og en Sligning kan forventes, da St. Lawrence antagelig lukker meget tidlig i Aar. De amerikanske Markeder har en stigende Variation af Laster (Dollarfaldet har vel en vis Betydning) til »well maintained rates«. Cuba/U.K. slutes til 13/3 store Baade, 14/- 5,000 t., 14/6 3/4,000 t. Puget Sound/Japan ca. 35,000 t. Korn \$2.45 (American) Portland/Shanghai 11/- per short ton, Vancouver/Shanghai \$2.25 (Canadian).

SYDAMERIKA

Kornbefragtningen har været i fortsat Sligning; for Novb./Dec. Positioner opnaaes helt gode Rater, alt er jo relativt; men for Januar er Markedet ikke fuldt saa fast, da Tilbud af Ballasttonnage spiller ind.

San Lorenzo/U.K. Kont. 17/- Decb. San Lorenzo/Skandinavien 18/6 19/- Decb. Rosario/Antwerpen 17/- 17/3 spot. 15/6 15/9 Decb. Rosario/U.K. 18/3 spot, 3,300 Tonner. B. Blanca/Antwerpen 13/6 Januar. B. Blanca/Shanghai 14/6 Decb.

Chile/Bordeaux/Hamburg betaler 19/6 19/9 Jan./Febr.

ØSTEN

Markederne er faste til Trods for en minimal Efterspørgsel. Syd Australien/Europa noteres i 26/3 imod 25/ 25/3 fra Vestlandet, Victoria 26/6, Option Shanghai 14/6. Vladivostok/Kont. 26/9 Jan., 27/9 Decb. Madras/ Middelhavet 25/-. Port Campha/Marseille 7,000 t. 23/-; Kul Durban/Perim 5,500 t. 8/-. Majslasterne fra Syd-Afrika udebliver i Aar, og i Stedet for at eksportere maa der nu importeres Majs fra La Plata.

TIME-CHARTER

Vestindien: 3,100 t. \$1.25, 2,800 t. \$1.30. Trip: 7,000 t. del. New York/redeh. Middelhavet 67¹/₂d. 5,400 t. del. New York/redeh. U.K. Kont. \$1. Rundrejse Middelhavet Lev. U.K. Kont.: 71/8,200 t. 2/4¹/₂d. 8,500 t. 2/3d.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fragratetallet for Oktober 1933.

Jan.—Marts 1925 gsnl.	100.0		
Oktober 1932.....	90.9	Maj 1933.....	99.0
November —.....	92.5	Juni —.....	98.5
December —.....	92.9	Juli —.....	98.2
Januar 1933.....	94.7	August —.....	99.2
Februar —.....	105.0	September —.....	98.6
Marts —.....	103.9	Oktober —.....	99.3
April —.....	100.8		

Fragratetallet steg fra 98.6 i September til 99.3 i Oktober.

Da Gennemsnitskurserne var omtrent ens i September og Oktober, er Sligningen forårsaget af Bevægelser i selve de noterede Rater.

Kulfragterne laa gennemgaaende lidt lavere end i September. Med Hensyn til Trælastfragterne har den

De store Landes Flaadestyrker

I det engelske Underhus udtalte Første Admiralitetslord, Sir Eyres Monsell: De Forenede Stater har siden 1914 med et rundt Tal forøget deres Effektivstyrker med 39,700 Mand og Japan med ca. 40,000 Mand, medens England havde formindsket sine med 55,400 Mand.

Chef-Skifte i Brostrøm-Koncernen

Det meddeles nu officielt, at Angfartygsaktiebolaget Tirfing's administrerende Direktør, Kaptajn S. G. Janson, ønsker at trække sig tilbage, efter Afholdelsen af den ordinære Generalforsamling i 1934. Til hans Efterfølger er udpeget Skibsreder Tor Erland J:son Brostrøm, og til Vicedirektør, Kommandørkaptajn Erik Wetter. Kaptajn Jansen vedbliver dog at være Formand for Bestyrelsen.

Sømænds Juleglæde

Med Tak til de mange, der Aar efter Aar sender Julepakker til vore Sømænd i fremmede Havne, kommer vi nu igen for at minde om, at Tiden er inde til at glæde dem derude med en Hilsen. Julepakkerne, der uddeles i vore Sømændskirker, er en velsignet Hjælp til at lyse op i Sømændens ellers saa triste og ensomme Jul. Vær ogsaa i Aar med til at glæde ham med en Julepakke, og glæd ham ved inden i at lægge et Brev eller Kort med en Julehilsen og Deres Adresse. Men husk: ingen Tobak, Cigarer, Cigaretter, Chokolade eller Silkestof i Pakken!

Julepakken bedes sendt til: Diakon Chr. Rasmussen, Kastellet, København Ø, inden den 5. December.

Pengebeløb bedes under Mærket »Sømænds Juleglæde« sendt til Kassereren, Højesteretsassistent J. F. Fenger, Holbergsgade 4, København K.

Dansk Skibsfører i udenlandsk Selskabs Tjeneste

En Kommunalbestyrelse har forelagt Indenrigsministeriet et lidt indviklet Skattespørgsmaal. En dansk Skibsfører har i flere Aar sejlet som Kaptajn i et siamesisk Selskabs Tjeneste, medens hans Familie har boet i hans Ejendom i den paagældende Kommune. Skibsføreren har holdt Ferie herhjemme fra 13. Marts til 15. August i Aar, men han er stadig ansat i det udenlandske Selskab og har ikke Bopæl i Land i Siam. Kommunalbestyrelsen oplyste videre, at Skibsføreren indtil 31. Marts i Aar uden Indsigelse har betalt personlig Skat til paagældende Kommune, men at han fra 1. April har begæret sig fritaget derfor.

Indenrigsministeriet svarede, at Skibsføreren efter Ministeriets Formening ikke kan anses for pliglig til at svare personlig Skat til vedkommende Kommune som Opholdskommune, men at Spørgsmaalet derom og om eventuel Tilbagebetaling af den i tidligere Aar betalte Skat i sidste Instans hører under Domstolens Afgørelse. Derimod er Kommunen selvfølgelig berettiget til at afkræve Skibsføreren Skat af hans Indkomst af fast Ejendom her i Landet.

Dansk Sømænd forulykket

Under Losning i Gdynia af den danske Damper »Karen« blev Sømænd Emil Sørensen grebet af et Staalkabel og trukket ned op paa en Kran, hvorfra han faldt ned. Han var drøbt paa Stedet.

Damperen »Karen« tilhører ifølge Skibslisten Dampskibsselskabet »Progress«, København.

Skibsføreren havde kun 14 Dages Opsigelse

Sø- og Handelsretten afsagde i Tirsdags Dom i en Sag, som Skibsfører Th. Andersen havde anlagt mod Skibsmægler, Direktør H. Christiansen til Betaling af 1,115 Kr. eller 3 Maaneders Hyre.

Andersen var engageret til at føre Motorskibet »Mary« ved Sandpumparbejde under Island, men blev i Juli Maaned afskediget inden Sandpumparbejdet blev paabegyndt.

Skibsreder Christiansen blev frifundet mod at betale 70

Kr., som han selv havde tilbudt, idet Retten udtalte, at Skibsføreren kun havde 14 Dages Opsigelse, da han ikke havde protesteret mod en Antagelseskontrakt, hvori det udtrykkelig var nævnt.

Barents's Hytte fundet

Fra Novoja Semlja er der til Leningrad indløbet Meddelelse om, at man har fundet Resten af den Hytte, i hvilken den hollandske søfarende Forsker Barents overvintrede i 1597. Hytten er 8 m lang og 5 m bred. Ved Hytten er funden forskellige Udrustningsgenstande af Læder, Skaar af Køkkentøj og Brugsgenstande af Jern og Træ. Ved Kysten fandt man Resterne af en Baad, en Harpun og et sønderslaaet Ror. Det menes, at Søfarerens Grav vil findes i Nærheden af Hytten. Næste Foraar vil der blive foretaget indgaaende Undersøgelser af en Ekspedition fra antarktisk Museum i Leningrad.

Kan Presser-Barkerne sikres for Danmark?

Vi fortalte fornylig om den triste Skæbne, der er overgaaet de 3 største Sejlskibe under dansk Flag, de saakaldte Presser-Skibe, der tilhører afdøde Skibsreder Presser, Le Havre's Dødsbo. Vi meddelte, at Barkskibet »Germaine« allerede var solgt; det er nu slæbt til Ghent til Ophugning.

»Susanne« forlader antagelig i disse Dage Black River og »Claudia« Fort Liberte paa Jamaica, og naar disse to Skibe i Begyndelsen af det nye Aar vender tilbage med deres Ladninger til Le Havre, er deres Dage som Sejl-skibe ligeledes forbi; Dødsboet ønsker dem solgt.

Efter hvad »Dagens Nyheder« erfarer, ser det imidlertid ud til, at der i forskellige Kredse er stor Stemning for at erhverve de to Skibe til Danmark. Man vil søge Underhandling med den franske Skibsreder om eventuelt at overtage »Claudia« og »Susanne« til Ophugningsprisen. For saa vidt der opnaas Enighed, vil Skibene blive sat i tip-top Stand ved dansk Værft, og der skal da Fornyelser og gennemgribende Reparationer baade paa Rig og Skibsskrog.

Det vil glæde Tusinder af danske Sømænd at erfare, siger »Ærø Avis«, at der er Planer fremme for at bevare de to sidste Storsøjlere under det danske Koffardiflag.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG Oktober 1933

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 10 Maaneder af indværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1932, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1933	9,780	16,641,764	7,892	11,889,330
1932	9,617	15,012,036	7,890	11,735,999
Forskel ..	+ 163	+ 1,629,728	+ 2	+ 153,332

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1933	14,365	14,903,704	8,193	14,465,279
1932	15,403	15,293,706	7,765	13,804,495
Forskel ..	-1,038	-390,002	+ 428	+ 660,784

I de første 10 Maaneder af 1933 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam saaledes henholdsvis 2,176,485 Tons større og 2,575,949 Tons mindre end til Antwerpen.

DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM I FREMMEDE HAVNE

ANTWERPEN:

14 Ankerrui, Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer A Kildahl.

HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

LIVERPOOL:

20, Nelson Street. Telef. Royal 1879. Bestyrer John Cohlman.

MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer V. Norenberg.

Hjemmenes Bestyrere sørger for: 1) Sømænds Indkvartering, 2) Hentning og Ombordbringelse af Tøj, 3) hurtig Hjemsendelse af Penge eller Opbevaring deraf, 4) paa Rederiernes eller Kaptajnens Anmodning skaffer de Folk til Skibene uden nogen Udgift for Søfolkene.

POSITIONSLISTE

PR. 21. NOVEMBER 1938

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aalborg*, afg. Kjøbenhavn 20.11.
 s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aaro*, Olesen, ank. Valencia 18.11.
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Blanco 7.11.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 14.11.
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Catania 9.11.
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne forv. 20.11.
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Oran forv. 22.11. til Algier.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 18.11.
 s.s. *Alssund*, Petersen, ank. Wilmington N.C. 19.11.
 s.s. *Amalienborg*, ank. Huelva 18.11.
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Kbhvn. 18.11.
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 9.11.
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Manila 6.11. til Cebu.
 m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Hamburg 16.11. udg.
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Antwerpen 29.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 13.11. til Kbhvn.
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. New York 3.11.
 m.s. *Asia*, Kolls, ank. Cienfuegos for Havana 20.11. udg.
 s.s. *Askø*, Langlykke, ank. Piteå 16.11.
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Strøby 22.11.
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Rabaul 15.11.
 s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Methil 17.11. til Kbhvn.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Husum 21.11. til Kbhvn. udg.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Tampico 8.11.
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. forv. 21.11. til Vest-norge.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Archangel 16.10.
 s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Huelva 20.11. til Gdynia.
 s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Kbhvn. 9.11. p. R. t. Hull.
 s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Teneriffa 17.11. til Bordeaux.
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Genoa 19.11. til London hjg.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Chatham 12.11.
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Blyth 15.11.
 s.s. *Brasilien*, afg. Helsingør 20.11. til B. Aires.
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Philadelphia 15.11.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Limerisk 17.11.
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Valencia forv. 25.11. til Kbhvn.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Wilmington N.C. 19.11.
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Antw. forv. 29.11. til Kbhvn.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Posselt, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, afg. B. Aires 21.11. til Kbhvn.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Tampico 8.11.
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antw. forv. 16.11. til Casablanca.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. San Francisco 20.10.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Kbhvn. 18.11.
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Bermuda 13.11. p. R. t. Gøteborg.
 s.s. *Christiansborg*, opl. Kbhvn.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Bilbao 14.11.
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Bayonne 17.11. til Port Talbot.
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Sabang 18.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Helsingør 15.11. sydg.
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Kbhvn. 19.11. p. R. t. Dublin.

D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 25.11. til London.
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Zuigenchor 21.11. til Marseilles.
 s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Methil 16.11.
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Aruba 18.11.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Gibraltar 20.11. p. R. t. Dunkirk hjg.
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Norfolk V. 17.11.
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 1.12. til Newc.

s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 25.11. til Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Thorshavn 19.11. til Reykjavik.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Jarltorp, afg. Neapel forv. 24.11. til Syracuse.
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Archangel 31.10.
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Valencia forv. 25.11. til Kbhvn.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Oplagt.
 s.s. *Elie*, Larsen, afg. Vigo 21.11. til San Juan.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Casablanca 1.11.
 s.s. *Ellensborg*, pass. Kbhvn. 18.11.
 s.s. *Elsborg*, afg. Tyne 16.11.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Vigo 8.11.
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Houston 1.11.
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 17.1. udg.
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, afg. Menstad 16.11. til Santander.
 s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Izmir 15.11.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 17.11. til Southampton. hjg.

F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Fanborg-Rudkøbing Ruten.
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Horsens 29.11.
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, afg. Penang 17.11. til Colombo udg.
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Garston 15.11.
 m.s. *Fredensborg*, ank. Cardiff 16.11.
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 24.11. til Oslo.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Boston 20.11.
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimby Ruten.

G

s.s. *Garonne*, Kujs, afg. Kbhvn. forv. 25.11. til Antw.
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Preston 17.11.
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Bremen 21.11. til Norfolk V.
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Hoyanger 20.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 8.11.
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Kbhvn. 18.11.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, pass. Skagen 13.11. sydg.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Haljdan*, Ørbech, afg. Almeria forv. 25.11. til Lissabon.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Barcelona 17.11.
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Manchester 20.11. til Liverpool.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newc. forv. 28.11. til Kbhvn.
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Cardiff 5.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig forv. 25.11. til Kbhvn.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 21.11. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 30.11. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Leningrad 5.11.

I

m.s. *India*, Kruse, afg. Los Angeles 20.11. hjg.
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Buenos Aires 14.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Grangemouth 18.11. til Nyborg.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Leningrad 1.11.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Newcastle 22.11. til Oslo.
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Quebec 10.11.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 2.12. til Thorshavn.
 s.s. *Ivar*, afg. Fr.havn. forv. 25.11. til Oslo/Jorden.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Boston 2.11.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Delfzije 18.11. til Burntisland.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Galata 7.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Shanghai 17.11. til Yokohama. udg.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. West Hartlepool 7.11.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Ghent 2.11.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 17.11.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Hull 17.11. til Aarhus.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 15.11. til Kbhvn.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Filadelfia 9.11.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Bremen 15.11.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Odense forv. 21.11. til Abenuraa.
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Veje Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guardafui 19.11. p. R. t. Colombo udg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. 11. 33


LONDON.....	22,40	MADRID.....	56,40
NEWYORK.....	418,75	AMSTERDAM.....	278,50
BERLIN.....	164,00	STOCKHOLM.....	115,70
PARIS.....	27,10	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	96,15	HELSINGFORS....	9,95
ZÜRICH.....	134,00	PRAG.....	20,65
ROM.....	36,50		

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)

Filtalkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere Befragtning og Spedition

s.s. *Laura Mærsk*, afg. Hartlepool 7.11.
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Charleston 7.11.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Santander 10.11.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Hønefors 18.11.
 s.s. *Lilleborg*, ank. Sete 19.11.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Blyth 15.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. forv. 22.11. til Korsør.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Maja*, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Suez 19.11. 19.11. til Port Sudan udg.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Bollsta 19.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bordeaux 16.11.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 23.11. til Kbhvn.
 m.t. *Maria Mærsk*, afg. Aruba 25.10.
 s.s. *Maria Toft*, pass. Kbhvn. 20.11. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Stettin 19.11. til Leningrad.
 s.s. *Maryland*, Ankersen, ank. Rosario 19.11.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, pass. Hirtshals 13.11. vestg.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Antwerpen 18.11.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 27.11. til Middelhavet.
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Antwerp 17.11.
 s.s. *Nevada*, Kolster, ank. Rosario 19.11.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Osaka 9.11.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Kobe 6.11.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Nordborg*, afg. Casablanca 20.11.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Leningrad 18.11.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Antwerp 17.11.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 16.11. til Warrington.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Cardiff 3.11.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Hoquiam 8.11.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Madeira 19.11. til Kbhvn.

P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Suez 21.11. udg.
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 17.11.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Melbourne 18.11. til Dakar hjg.
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. New York 6.11.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Nakskov 22.11.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Blyth 9.11.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 30.11. til Leith.
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin 24.11. til Oslo.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Selzete 10.11.
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Riga 8.11.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Skiensfjord 16.11.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 29.11. til Odense.

S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Stettin 23.11. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Callao 9.11.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Leith 16.11. til Barcelona.
 s.s. *Scandia*, pass. Dover 19.11. p. R. t. Baton Rouge.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Dublin 22.11.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 21.11. til Dunkirk.
 s.s. *Sejrø*, Huusum, pass. Holenau 19.11. til Koivisto.

m.s. *Siam*, Krarup, pass. Gibraltar 18.11. p. R. t. Rotterdam hjg.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Cardiff 4.11.
 s.s. *Skanderborg*, ank. Gdynia 14.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Istanbul 19.11.
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Havre 22.11. til Dunkirk.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 18.11. til Kbhvn.
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Algiers 17.11.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Rotterdam 14.11.
 s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg 23.11. til Aalborg.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Philadelphia 10.11.
 s.s. *Stegelborg*, ank. Casablanca 17.11.
 m.s. *Stjerneborg*, afg. Victoria 15.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Valencia Red 18.11.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. New Orelans 6.10.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Montreal 8.11. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig 21.11. til Manchester.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 21.11. til Kbhvn.
 s.s. *Søborg*, ank. Kotka 19.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, Swansea forv. 21.11. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Belfast 19.11.
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Nakskov 16.11. til Danzig.
 s.s. *Tennessee*, Arel, ank. Portland M. 18.11.
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 28.11. til Kbhvn.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Danzig forv. 23.11. til Reval.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Casablanca 30.11. til Tanger.
 m.s. *Tonking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape Verde 9.11. udg. p. R. t. Freemantle.
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. San Juan 18.11. til Harburg.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Aarhus 21.11. til Sækkøbing.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Leixoes forv. 22.11. til Kbhvn.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antw. forv. 24.11. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 20.11.
 s.s. *Uranienborg*, pass. Lizard 20.11.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Nørresundby 24.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Viborg*, ank. Malaga 16.11.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Wallaroo 13.11.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Kbhvn. 22.11.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Mulling*, Jensen, ank. London 19.11.

Y

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

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Leningrad 18.11.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 20. NOVEMBER 1933

3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Burget N.F. 15.11.
 3m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Gesle 16.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610
 samt paa alle Postkontorer



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

TELE: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamsdresch

Aalborg

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABERNE

„PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

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

HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

TEL.-ADR. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

ULÉBORG & HAUKIPUDAS

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

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 13770.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 22. November 1933.

Nr. 47.

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

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parenthes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyr*s *Synsvidde* er anført for en *Øjehøjde* af *5 Meter*. *Højder og Dybder* er angivet i *Meter (m)*. *Afstande* i *Sømil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og de der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

Med dette Nummer følger:
Kort over *Rundlers Fjord* visende den nye *Afmærkning*.

1. Østersøen.

2671. Sverige. Kalmarsund. Kalmar—Färjestaden. Afmærkning forandres.
(U. f. s. Nr. 46/2982. Stockholm 1933.)
I Løbet af den nærmeste Tid foretages, uden nærmere Meddelelse, følgende Forandring i Afmærkningen ved Løbet *Kalmar—Färjestaden*:
1. Stagen med Kost paa c. $56^{\circ} 39'_{,6}$ N. $16^{\circ} 24'_{,1}$ E. flyttes til c. $56^{\circ} 39'_{,6}$ N. $16^{\circ} 24'_{,2}$ E.
2. En Stage med Kost udlægges paa c. $56^{\circ} 39'_{,5}$ N. $16^{\circ} 24'_{,7}$ E.
3. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c. $56^{\circ} 39'_{,2}$ N. $16^{\circ} 26'_{,8}$ E. flyttes til c. $56^{\circ} 39'_{,2}$ N. $16^{\circ} 26'_{,9}$ E.
2672. Sverige. Öland W.-Kyst. Sandviken Havn. Tilsanding.
(U. f. s. Nr. 46/2984. Stockholm 1933.)
Dybden i Indløbet til *Sandviken Havn* paa c. $57^{\circ} 04'_{,2}$ N. $16^{\circ} 51'_{,3}$ E. er for Tiden ved *Middelvandstand* kun $3_{,5}$ m mellem *Pierhovederne* og i den *NW.-lige Del* af *Havnen*.
2673. (T). Sverige. Gotland SE.-Kyst. Ronhamn og Tvärgrund Stangbaaker ødelagt.
(U. f. s. Nr. 44/2867. Stockholm 1933.)
Nedennævnte *Stangbaaker* er ødelagt, men vil snarest blive genrejst:
Ronhamn c. $57^{\circ} 10'_{,5}$ N. $18^{\circ} 29'_{,5}$ E. *Tvärgrund* c. $57^{\circ} 10'_{,1}$ N. $18^{\circ} 29'_{,1}$ E.
2674. Sverige. Valdemarsvik. Kroksmålastrømmen. Opmudring. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 46/2983. Stockholm 1933.)
I Tiden fra 15. November til 5. December d. A. foretages en *Opmudring* af Løbet gennem *Kroksmålastrømmen* paa c. $58^{\circ} 09'_{,0}$ N. $16^{\circ} 41'_{,8}$ E. *Uddybningsmaskinen* viser om Dagen en rød Ballon og om Natten en rød Lanterne paa den Side, *Fartøjer* skal passere. -- Søfarende anmodes om at iagttage *Forsigtighed* ved *Passagen* af *Uddybningsmaskinen* og dens *Fortøjninger*.

2675. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 46/2970. Stockholm 1933.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Malörens rev c. 65° 32' N. 23° 30' E. *Fårstugrunden* c. 65° 19' N. 22° 44' E.
2676. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. S. Nr. 31/749. Helsingfors 1933.)
Fyrskibet *Kemi* paa c. 65° 26' N. 24° 22' E. er inddraget for Vinterperioden.
2677. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni. Anduvningstønde inddraget for Vinteren.
(U. f. S. Nr. 31/748. Helsingfors 1933.)
Ulkokrunni angöringsboj paa 65° 22' 12" N. 24° 25' 10" E. er inddraget for Vinterperioden.
2678. Finland. Bottniske Bugt. Raahe. Nyt Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 31/747. Helsingfors 1933.)
En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa 64° 43' 05" N. 24° 21' 10" E., i det N.-lige Indløb til *Raahe*.
2679. Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 46/3062. Stockholm 1933.)
Fyrskibet *Nahkiainen* paa c. 64° 36' N. 23° 51' E. er inddraget for Vinterperioden.
2680. Tyskland. Warnemünde. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.
(N. f. S. Nr. 46/4324. Berlin 1933.)
Warnemünde Radiofyr paa c. 54° 11' N. 12° 06' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 14/835 1933.)
2681. Tyskland. Eckernförde Bugt. Eckernförde. Havnefyr tændt.
(N. f. S. Nr. 46/4325. Berlin 1933.)
Paa en Duc d'Albe ud for Hovedet af den nye S.-Mole ved Havneindløbet er paa 54° 28' 27" N. 9° 50' 46" E. tændt et Fyr der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s, Blink 3^s, Mørke 4^s, Blink 3^s, Mørke 10^s. Flammens Højde: 5,3 m. Synsvidde: 7 Sm.
(E. f. S. Nr. 39/2279 1933. Kort Nr. 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 393.)

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

2682. Danmark. Sundet. København. Søndre Havn. Uddybning. Sømærke flyttet.
1. 4 m Farvandet E. for *Enghave Brygge* er fra Stagen med 1 opadvendt Kost over Tværtræ paa 55° 39' (21") N. 12° 33' (59") E. og c. 180 m S. efter uddybet til 6,3 m indtil Linien mellem Stagen med 1 opadvendt Kost og Stagen med 1 opadvendt Kost over Tværtræ.
2. Stagen med 1 opadvendt Kost over Tværtræ paa 55° 39' (21") N. 12° 33' (59") E. er flyttet c. 850 m N. efter til 55° 39' (24") N. 12° 34' (02") E., i Skæringspunktet mellem 6,3 m Kurven, 7,5 m Kurven og 7 m Kurven.
(Kort Nr. 303, 285 og 249. Havnelods, Side 109.)
2683. Danmark. Store-Bælt. Langeland]NW.-Kyst. Lohals Vinkelfyr forandret.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2370 1933 meddeles, at den deri nævnte Forandring af *Lohals* Vinkelfyr paa c. 55° 08',₁ N. 10° 54',₄ E. nu er foretaget.
(E. f. S. Nr. 41/2370 1933. Kort Nr. 290, 221, 290, 279 og 280. Danske Lods, Side 325. Havnelods, Side 121. Fyr-Fort. Nr. 359.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2684. Danmark. Indlobet til Isefjord. Rorvig E. Vesterløb. Sømærker inddraget for Vinteren.

De 2 hvide Stumptønder paa E.-Siden af *Vesterløb* paa henholdsvis $55^{\circ} 57' (07'')$ N. $11^{\circ} 48' (31'')$ E. og $55^{\circ} 56' (57'')$ N. $11^{\circ} 48' (21'')$ E. er inddraget for Vinterperioden. (E. f. S. Nr. 28/1708 1933.)

2685. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Oplysning om Afmærkning.

1. Efter tilendebragt Uddybning af *Randers Havn* og Renden gennem *Randers Fjord* er Afmærkningen forandret som vist i det nærværende Nr. af E. f. S. vedlagte Følgeblad.

2. Topbetegnelsen paa Baakerne, der leder gennem den yderste Del af Renden, vil senere blive forandret saaledes, at den forreste faar Trekant med Spidsen opad og den bageste Trekant med Spidsen nedad.

Randers Havn: c. $56^{\circ} 27',4$ N. $10^{\circ} 02',7$ E.

(E. f. S. Nr. 48/2301 1932. Kort Nr. 273, 259, 247 og 211. Danske Lods, Side 150. Havnelods, Side 152. Søm.-Fort. Side 29 og 30.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2686. Holland. Zoegat van Zieriksee. Stormvarselstationer nedlægges.

(B. a. Z. Nr. 263/2811. 's-Gravenhage 1933.)

Nedennævnte Stormvarselstationer nedlægges den 1. Januar 1934:

a. *Vrouwepolder* paa c. $51^{\circ} 35',2$ N. $3^{\circ} 37',5$ E.

b. *Goesche Sas* paa c. $51^{\circ} 32',7$ N. $3^{\circ} 55',5$ E.

2687. Belgien. West-Hinder Fyrskib. Radiofyr atter i Virksomhed.

(Avis provisoire a. N. Ostende 14. November 1933.)

Radiofyret om Bord i *West-Hinder Fyrskib* paa c. $51^{\circ} 22',5$ N. $2^{\circ} 26',3$ E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 45/2591 1933.)

2688. England. Inner Gabbard. Tonde flyttet.

(N. t. M. Nr. 1813. London 1933.)

North Inner Gabbard Tonde er flyttet c. $0,38$ Sm i Retningen 5° og ligger nu paa $51^{\circ} 58' 06''$ N. $1^{\circ} 56' 12''$ E.

(Kort Nr. 264.)

2689. England. Lowestoft Anduvning. Grund.

(N. t. M. Nr. 1783. London 1933.)

En Grund med $2,7$ m Vand er fundet paa c. $52^{\circ} 29' N.$ $1^{\circ} 46' E.$, $0,83$ Sm 133° fra *Lowestoft Hovedfyr*.

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

2690. (T.) Frankrig. Tréguier. Baaker forsvundet.

(A. a. N. Nr. 46/2102. Paris 1933.)

Nedennævnte Baaker er forsvundet:

Les trois Pierres $48^{\circ} 51' 30''$ N. $3^{\circ} 10' 19''$ W.

Notar $48^{\circ} 51' 32''$ N. $3^{\circ} 10' 13''$ W.

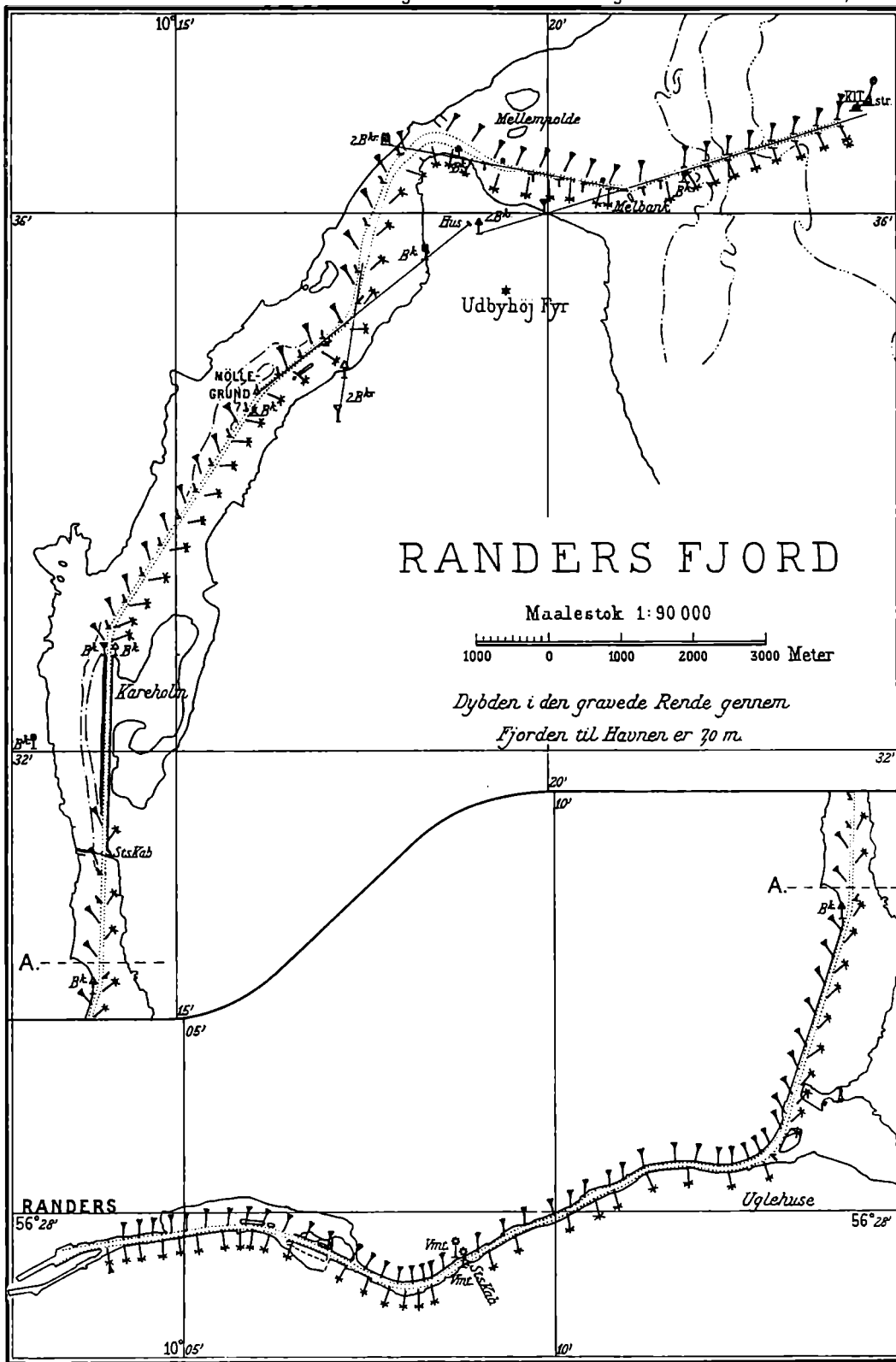
2691. **Engelske Kanaloer. Jersey. La Corbiere. Fyr og Taagesignal forandret.**
 (N. t. M. Nr. 1799. London 1933.)
 1. *La Corbiere* Fyr paa c. 49° 11' N. 2° 15' W. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 10^s.
 2. Taagesignalet ved Fyret afgives nu med Diafon, Et-Stød hver 1^m.
 (E. f. S. Nr. 20/1249 1933.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2692. **Spanien S.-Kyst. Cadiz. Skær.**
 (N. t. M. Nr. 1816. London 1933.)
 En Skær lige i Vandskorpen ligger paa c. 36° 29' N. 6° 17' W., 0,55 Sm 245° fra *San Fernando (Cortadura)* Forts SW.-Bastion.
2693. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Høg Island Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 44/2637. Washington 1933.)
Høg Island Fyr paa c. 37° 24' N. 75° 42' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 45^s, Blink 1,8^s, Mørke 43,2^s. Samtidig er Lysevnen betydelig forøget.
2694. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Cape Charles Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 44/2638. Washington 1933.)
Cape Charles Fyr paa c. 37° 07' N. 75° 54' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink hver 1^m, 4 Blink, hvert paa 0,3^s, Mørke 7,1^s, 5 Blink, hvert paa 0,3^s, Mørke 25,9^s. Samtidig er Lysevnen betydelig forøget.
2695. (P.) **Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Fort Sumter Ledefyr. Bagfyr forandres.**
 (N. t. M. Nr. 45/2711. Washington 1933.)
 Omkring den 1. December d. A. forandres *Fort Sumter* Bagfyr paa c. 32° 45' N. 79° 52' W. til at vise grønt, fast Lys.

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

2696. **Cuba N.-Kyst. Bahia de Cardenas Anduvning. Cayo Cruz del Padre Fyr forandret.**
 (N. t. M. Nr. 44/2645. Washington 1933.)
Cayo Cruz del Padre Fyr paa c. 23° 17' N. 80° 54' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.
 (E. f. S. Nr. 25/1564 1933.)
2697. **Brasilien. Itajahy. Tønde udlagt.**
 (N. t. M. Nr. 45/2720. Washington 1933.)
 En sort Stumtønde er udlagt paa c. 26° 55' S. 48° 37' W., 914 m 325° fra *Cabeçudas Point* Fyr.
2698. **Brasilien. Imbituba. Vrag.**
 (N. t. M. Nr. 1805. London 1933.)
 Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 28° 16' S. 48° 36' W., 3,7 Sm 77° fra *Imbituba* Fyr.



VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2699. Spanien E.-Kyst. Cadaqués Fyr forandret.
(A. a. l. N. Nr. 45/1345. San Fernando 1933.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/2648 1933 meddeles, at *Cadaqués* Fyr paa c. $42^{\circ} 16'_{,2}$ N. $3^{\circ} 1'_{,1}$ E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, 5 Blink hver 25^s .
2700. Syrien. Alexandrette. Fyrs Plads.
(A. a. N. Nr. 1, Rectifications. Beyrouth 1933.)
Alexandrette nye Fyrs Plads er $36^{\circ} 35' 34''$ N. $36^{\circ} 09' 09''$ E., c. 90 m 110° fra det gamle Fyr.
(E. f. S. Nr. 11/701 1933.)
2701. Syrien. Raz-Ibn-Hani. Fyrs Plads.
(A. a. N. Nr. 5, Rectifications. Beyrouth 1933.)
Raz-Ibn-Hani Fyrs Plads er $35^{\circ} 35' 47''$ N. $35^{\circ} 44' 13''$ E.
2702. Syrien. Lattaquié Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 1. Beyrouth 1933.)
Lattaquié røde, faste Fyr vil i Løbet af den nærmeste Tid, uden nærmere Meddelelse, blive nedlagt og erstattet med et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s , Blink $0_{,3}^s$, Mørke $1_{,7}^s$. Flammens Højde: c. $16_{,5}$ m. Synsvidde: c. 10 Sm. Det nye Fyrs Plads er $35^{\circ} 31' (35'')$ N. $35^{\circ} 45' (45'')$ E., c. 10 m E. for det gamle Fyr.
2703. Syrien. Ruad Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 2. Beyrouth 1933.)
Ruad hvide Blinkfyr paa $34^{\circ} 51' 20''$ N. $35^{\circ} 50' 52''$ E. vil i Løbet af den nærmeste Tid, uden nærmere Meddelelse, blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink 1^s , Mørke 4^s . Flammens Højde: c. 16 m. Synsvidde: c. 16 Sm.
2704. Syrien. Ramkin. Fyrs Plads.
(A. a. N. Nr. 4, Rectifications. Beyrouth 1933.)
Ramkin Fyrs Plads er $34^{\circ} 30' 05''$ N. $35^{\circ} 45' 17''$ E.
2705. Syrien. Tripoli Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 3. Beyrouth 1933.)
Tripoli røde, faste Fyr vil i Løbet af den nærmeste Tid, uden nærmere Meddelelse, blive nedlagt og erstattet med et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0_{,3}^s$, Mørke $2_{,7}^s$. Flammens Højde: c. 12 m. Synsvidde: c. 10 Sm. Fyreets Plads bliver paa den nye Havnemole paa $34^{\circ} 27' 54''$ N. $35^{\circ} 48' 58''$ E.
2706. Syrien. Beyrouth Fyr forandres.
(A. a. N. Nr. 4. Beyrouth 1933.)
Beyrouth røde, faste Fyr paa $33^{\circ} 54' 15''$ N. $35^{\circ} 30' 38''$ E. vil i Løbet af den nærmeste Tid, uden nærmere Meddelelse, blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 3^s , Blink $0_{,3}^s$, Mørke $0_{,7}^s$, Blink $0_{,3}^s$, Mørke $1_{,7}^s$. Flammens Højde: c. 15 m. Synsvidde: c. 10 Sm.
2707. Syrien. Raz-Beyrouth Fyrs Plads.
(A. a. N. Nr. 3, Rectifications. Beyrouth 1933.)
Raz-Beyrouth Fyrs Plads er $33^{\circ} 53' 55''$ N. $35^{\circ} 28' 15''$ E.
2708. Syrien. Saida Fyrs Plads.
(A. a. N. Nr. 2, Rectifications. Beyrouth 1933.)
Saida Fyrs Plads er $33^{\circ} 34' 21''$ N. $35^{\circ} 21' 38''$ E.

2709. Syrien. Sour Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 5. Beyrouth 1933.)

Sour Fyr, 2 hvide, faste Fyr lodret for hinanden, paa $33^{\circ} 16'$ ($32''$) N. $35^{\circ} 11'$ ($18''$) E. vil i Løbet af den nærmeste Tid, uden nærmere Meddelelse, blive nedlagt og erstattet med eet nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$.
Flammens Højde: c. 15 m. Synsvidde: c. 14 Sm.

2710. Suez Kanalen. Oplysning om Dybde.

(N. t. M. Nr. 1819. London 1933.)

Dybden i hele *Suez Kanalen* er ikke under $10,97$ m (36 ft.). c. $29^{\circ} 56'$ N. $32^{\circ} 34'$ E.

2711. Marokko. Tanger Bugt. Skær.

(N. t. M. Nr. 1736. London 1933.)

Et Skær med under $1,8$ m Vand ligger paa c. $35^{\circ} 47'$ N. $5^{\circ} 46'$ W., $0,46$ Sm 309° fra *Fort Khandour*.

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2712. (P.) Malacca Stræde. Pulo Pisang NW. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1820. London 1933.)

Vraget af et Dampskib, der er farligt for Sejladsen, rapporteres at ligge sunket paa c. $1^{\circ} 34'$ N. $103^{\circ} 05'$ E. c. 11 Sm 300° fra *Pulo Tunda*.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**2713. Singapore Anduvning. Pulo Tioman N. Grund findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 1821. London 1933.)

Den rapporterede Grund og urent Vand paa $3^{\circ} 07' 00''$ N. $104^{\circ} 08' 30''$ E. findes ikke.

(E. f. S. Nr. 38/2108 1929.)

2714. Kina. Hong Kong. Chinsalchui Fyr nedlagt. Cust Rock Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 116. Shanghai 1933.)

1. *Chinsalchui Fyr* paa c. $22^{\circ} 18'$ N. $114^{\circ} 10'$ E., paa *Chinsalchui Point*, er nedlagt.
2. *Cust Rock Fyr* paa c. $22^{\circ} 18'$ N. $114^{\circ} 11'$ E., paa Skæret, er forandret saaledes, at Fyrets Synsvidde nu er 10 Sm. Fyrbygningen er malet sort. — Iøvrigt uforandret.

2715. Kina. Hu I Tau Bugt. Hu i Tau Point SE. Skær.

(N. t. M. Nr. 111. Shanghai 1933.)

Et Skær med $3,9$ m Vand rapporteres at ligge paa c. $24^{\circ} 30'$ N. $118^{\circ} 35'$ E., $0,7$ Sm 132° fra *Hu i Tau Obelisk*.

2716. Kina. Yang-tze Floden Munding. Tung-chow Channel. Hsi-chou (Plover Point). Baake genopført.

(N. t. M. Nr. 117. Shanghai 1933.)

Hsi-chou Baake paa c. $31^{\circ} 46'$ N. $120^{\circ} 59'$ E. er genopført.

(E. f. S. Nr. 42/2448 1933.)

2717. Kina. Yang-tze Floden Munding. Tungchow Kryds. Ching-tien Rocks Lystønde forandret.

(N. t. M. Nr. 118. Shanghai 1933.)

Ching-tien Rocks Lystønde paa c. $31^{\circ} 59'$ N. $120^{\circ} 47'$ E., $2,78$ Sm 155° fra Klokketaarnet paa *Tung-chow Toldbod*, er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 8^s , Lys 4^s , Mørke 4^s . — Iøvrigt uforandret.

2718. Kina. Liao-tung Bugt. Liao-ho Anduvning. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 115. Shanghai 1933.)
En Dybde paa 5,15 m ved Springtids-Lavvande rapporteres at findes paa c. 40° 27' N. 121° 46' E., 10,5 Sm 250 $\frac{1}{4}$ fra *Newchwang* Fyrskib.
2719. Japan. Hokkaido (Hokushu) W.-Kyst. Iwanai Ankerplads. Fyrhelysning forandret.
(N. t. M. Nr. 1807. London 1933.)
1. Det hvide Blinkfyr paa Hjørnet af Bølgebryderen er nedlagt. c. 42° 59' N. 140° 31' E.
2. Synsviddens for det hvide Blinkfyr paa Hovedet af Bølgebryderen er forøget til 10 Sm. Fyrbygningen bestaar af et 11 m højt, hvidt, rundt Taarn.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2720. (P.) Tyskland. Vragfyr forandres.
(N. f. S. Nr. 46/4315. Berlin 1933.)
Vragfyr, der anbringes paa selve Vraget, vil fra den 1. Januar 1934 i *tyske* Kystfarvande og Havne blive forandret fra et grønt, fast Lys over et hvidt, fast Lys til to grønne, faste Lys lodret for hinanden.

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 Persian Gulf Pilot.
T Supplement No. 2 to Bay of Bengal Pilot.
T Supplement No. 3 to Black Sea Pilot.
N 675 Red Sea. — Marsa Maqdam to Talla Talla Kebir. — Khor Nowarat. — Trinkitat harbour.
R 3842 Entrance to Shatt al Arab.
† 675 Red Sea. — Trinkitat harbour.
† 1948 Red Sea. — Mersa Makdah.

Tillæg.

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

2721. Danmark. Sundet. Lappegrund S. Dybde aftaget.
S. for den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Lappegrund S.*, paa c. 56° 03',0 N. 12° 37',2 E. er Dybden aftaget til 4,5 m. Stedet vil nærmere blive afsøgt i den kommende Sommer.
(Kort Nr. 312, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 249.)

2722. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Dagene 11.—16. December d. A., begge Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Køge Bugt*.

Skydepladsen begrænses af *Sjællands* og *Amagers* Kyster samt af Meridianen gennem *Aflandshage* og af Breddeparallellellens gennem *Køge Sonakke*.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

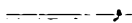
Andre Skibe advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens ovennævnte Grænser, og Luftfartøjer advares imod — indenfor disse Grænser — at komme under 1000 m Højde.

2723. (T). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde midlertidig i Uorden.

Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. 55° 12' N. 11° 05' E. viser for Tiden fejl Fyrkarakter, men vil snarest atter blive bragt i Orden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**2724. Danmark. Kattegat. Fyns Hoved W. Vrag.**

Vraget af Motorskonnert *Signe Marie* rapporteres at være sunket paa c. 55° 40' N. 10° 33' E.



DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG
FOR REPARATIONER
OG OMBYGNING

MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

- og ¹⁸⁰⁰ *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.

AKTIESELSKABET

MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Tel.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

RADIO-GAVER BREV-GAVER

Enhver Gave-Ordre ekspederes
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN

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 » »

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

Telefon
Helrup
1619

HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon
Kontor
8712
—
Amaliegade
41

MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusens»
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4
København V.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: “Holmald”
Amaliegade 38

SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE
(The International Weekly)
33, Amaliegade
Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE
STEVEDORING
PROVISION-
AGENTS

DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:
“AWAKE”

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 49

FREDAG 1. DECEMBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
D/S af 1912
D/S Svendborg
A. P. Møller-Tankbaade
D/S af 1920
D/S Dannebrog
D/S Orient
D/S Norden
D/S Progress
J. Lauritzen
D/S Myren
D/S Torm
D/S Vendila
Det Dansk-Franske D/S
D/S Dania
Det danske Petroleums A/S
D/S Hafnia
Andreas Christensen
A/S Det danske Kulkompagni
D/S Heimdal
De forenede Kulimportører A/S
D/S Viking
D/S Pacific
A/S Em. Z. Svitzers
Bjrnings-Entreprise
Svitzers Bugserafdeling
D/S Ursus
D/S Baltic
D/S Jutlandia
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
D/S Nordania
D/S Als
D/S Nautic
Det Dansk-Norske D/S
A/S De danske Sukkerfabrikker
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
D/S Jyden, Esbjerg
D/S Øresund
J. Saabye & O. Lerche
D/S af 1925, Esbjerg
D/S Phoenix, Esbjerg
Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa
D/S Activ, Korsør
A/S Dampskibet England
A/S Dampskibet Finland
A/S Vestjysk Dampskibsselskab, Esbjerg
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
De forenede Bugsererselskaber

FRA UGE TIL UGE

Af
AXEL GERFALK.

DEN AMERIKAN-
SKE SKIBSFARTS-
KODE MODIFI-
CERES

Et Telegram til *Scandinavian Shipping Gazette* vil vide, at den amerikanske Skibsfartskode i dens nuværende Form ikke vil blive forelagt Kongressen.

men at en overfor Udlandets Skibsfart mere hensynsfuld Kode nu vil blive udarbejdet. Præsident Roosevelt vil nemlig ikke opgive Tanken om mere ensartede Forhold indenfor den amerikanske Skibsfart, hvorimod han ikke ønsker at blande sig i andre Landes. I de Tilfælde, hvor Dumping-Fragter generer Amerikas Skibsfarter, har Amerika i Forvejen Love, som selv om de ikke tidligere er benyttet paa dette Omraade, udmærket vel lader sig anvende — det er jo først fornylig, at man har fundet paa at knytte Ordet Dumping til Fragter, der er uanstændigt lave.

Scandinavian Shipping Gazette foreslaar iøvrigt, at man for at undgaa den haabløse Situation at skulle kræve Love, der er vedtagne ændret, at den internationale Skibsfart ad diplomatisk Vej søger Forhandling med De Forenede Stater og søger at faa Skibsfarts-Kodens Bestemmelser redigeret saaledes, at de ikke giver Anledning til Retaliation fra evropæisk Side. Den internationale Skibsfart kæmper i Forvejen med altfor mange Forviklinger og Diskriminationer. skriver Bladet, at det vilde være en Forbrydelse at skabe flere af disse Hindringer for Verdensskibsfarten.

ENGLANDS
HOLDNING TIL
SUBSIDIER

Vi bringer i dette Nummer nogle yderst interessante Udtalelser af Søfartsminister Hauge.

Ministeren siger, at Dansk Skibsfart ikke modtager Subsidier af nogen Art af den danske Stat, og ej heller vil komme til at modtage saadanne. Det er rene Ord for Pengene, og den danske Skibsfart kan efterhaanden siges at være omtrent den eneste af samtlige Nationer i Verden, der ikke modtager Statsstøtte under en eller anden Form. Selv i England betales der jo slet ikke saa beskedne Subsidier i Form af Post-Tilskud og for *special services rendered*.

Til Trods for Handelsminister Runciman's personlige Uvilje mod Statsstøtte til Skibsfart, synes meget at pege hen til, at England ogsaa paa dette Omraade staar paa Skillevejen fra sin Frihandels-Stortid. Rygterne svirrer overalt i England, at nu agter Chamber of Shipping at gaa til Regeringen med Kravet om Regeringsstøtte af 10 shillings pr. Ton om Aaret for Trampskibe i Fart og 5 shillings pr. Ton om Aaret til de oplagte Skibe. I et Brev til *Dansk Søfarts Tidende* gør Chamber of Shipping imidlertid opmærksom paa, at disse Rygter er forhastede, da Kammeret først ligger endelig Stilling til Sagen førstkommande Torsdag.

Der er imidlertid meget, der tyder paa, at selv om Rygterne er forhastede, har de dog en vis Baggrund af Kendsgerning. I denne Forbindelse er det værd at lægge Mærke til en Udtalelse, som den kendte New-

castle-Reder, Mr. W. A. Souter fremkom med i Fredags. Mr. Souter, der i en Aarrække har været Præsident for Baltic and International Maritime Conference, er ogsaa Medlem af det Udvalg, som Chamber of Shipping har nedsat for at finde Udveje for den britiske Trampreder-Virksomhed. Som Følge heraf kunde han ikke udtale sig om Rygterne, men han udtalte, at selv han, der hele sit Liv havde staaet paa Frihandelsstandpunktet og mod Subsidier til Skibsfarten af enhver Art, stod overbevist om, at noget maatte der gøres, selv om dette kun var af en temporær Natur. Ellers vilde, var han bange for, Englands Trampskibsfart snart være kun 25 Procent af, hvad den var i 1914. Mr. Souter's Ord er ikke til at lage Fejl af.

Nu kommer det altsaa an paa, hvad Chamber of Shipping's Hovedbestyrelse og Ruteffarts-Folk siger til Spørgsmaalet. Om de vil gaa med til at anbefale Statsstøtte. Gør de det, overvindes sikkert Mr. Runciman's principielle Modstand, for Stemningen i Parlamentet er stærk baade for at støtte Englands be- trængte Skibsfart, men ogsaa for Represalier overfor

World's andetsteds i dette Blad offentliggjorte Artikel er et af de Straa, der viser, i hvilken Retning den offentlige Menings Vind blæser i England.

MELLEM BRØDRE I vort sidste Nummer fremkom under Overskriften »Mellem Brødre« en Artikel, hvori Forfatteren tog til Orde imod en fra norsk Side stammende Artikel i det engelske Blad *Fairplay* — en Artikel med stærk Brod mod en dansk Højesteretskendelse og et verdenskendt dansk Værft.

Fra dansk som fra norsk Side har man gjort opmærksom paa, at den til nævnte norske Artikel her i Bladet fremsatte Protest var knyttet Kommentarer, som var denne Sag ganske uvedkommende. Det gør os ondt at maatte indrømme, at denne Kritik af vor Artikel er fuldt berettiget, og vi kan kun beklage, at Artiklen fremkom i en saa unødvendigt udæskende Form.

I Tider som disse, skriver en norsk Ven, bør man intet skrive eller foretage sig, som kan hidrage til at sætte ondt Blod. Han har ganske Ret.

HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

MODERNISERING AF ÆLDRE SKIBE

Som Følge af de stigende Krav til Handelsskibes Fart Ser mange, iøvrigt gode Skibe blevet hurtigere forældede end forudset af Rederierne; disse vil derfor være interesserede i alle Muligheder for atter at gøre saadan Tonnage konkurrencedygtig. Medens tidligere en Fart af 8—9 Knob for mindre Fragtdampere og 10—12 Knob for større regnedes for tilstrækkelig, forlanges der nu 10—12 Knob for mindre Fragtbaade og 14—16 Knob for større.

Ved Forcering af Maskinanlægget kan der opnaas en noget højere Fart end den oprindeligt projekterede, men denne Fartforøgelse er uøkonomisk. Det samme gælder til en vis Grad for det Tilfælde, hvor man gennem Ombygning af Maskinanlægget eller f. Eks. ved Tilføjelse af Spildedampsturbine forøger den disponible Hestkraft og derved opnaar en højere Fart; Skibets Linier svarer ikke til denne Fart, og den sidste Knob bliver uforholdsmæssigt dyr omregnet i Brændselsforbrug, da Fremdrivningsmodstanden vokser efter en stigende Potens.

Den rigtige Fremgangsmaade til Forøgelse af Farten er at formindske Fremdrivningsmodstanden, hvorefter den forhaandenværende Maskinkraft under Bibeholdelse af den oprindelige Fremdrivningsøkonomi vil give Skibet større Fart; kan man samtidigt forøge Maskinkraften uden at formindske Økonomien, bliver Slutresultatet naturligvis endnu bedre. Propellen bør i alle Tilfælde omkonstrueres, saa den passer til den højere Fart.

Fremdrivningsmodstanden for et givet Displacement ved en given Fart kan kun nedbringes gennem Ændring af Skrogets Linier, hvilket i Praxis for et eksisterende Skib er ensbetydende med Forlængelse og Tilskærping enten af Forskibet alene eller af begge Skibsender, Ombygning af Agterskibet er i sig selv kostbar og medfører desuden Forlængelse af Skrueraksel m. m., hvorimod Forskibet kan ombygges for en rimelig Pris. En lille ekstra Formindskelse af Fremdrivningsmodstanden kan opnaas ved Forandring af Rorstævn og Ror til Strømlinieforn (Oertzror, Simplexror), ligesom Tilføjelse af Kontrapropeller vil kunne forøge Skruens Virkningsgrad noget og saaledes bidrage til Fartforøgelsen under Bibeholdelse af en passende Økonomi.

Samlidigt med Forskibets Forlængelse og Tilskærping har man i flere Tilfælde forandret dets Karakter, enten gennem Tilføjelse af Forskibshulb eller gennem Tilpasning til Maierform.

Forskibshulb virker modstandsforringende i smalt Vand ved højere Værdier af Kvotienten $v : gL$, (hvori v er Skibets Hastighed og L Displacementets Længde), men medfører uheldige Egenskaber i modgaende Sø).

Maierform har derimod vist sig fordelagtig baade i Henseende til Modstandsforringelse og til Sødygtighed, hvorfor dens Anvendelse vinder stigende Udbredelse.

Den første Ombygning af et Forskib til Maierform udførtes i Sommeren 1931 af Willonværftet i Rotterdam paa Rotterdamsche Lloyds Dobbeltkrue-Passagerdampere »Slamat«, bygget 1924 ved Værftet Kon. Mij de Schelde, med Hoveddimensioner 145.7 m \times 18.8 m \times 8.23 m Dybgang og Fyldighedskoefficienten 0.665; Turbinmaskineriet udviklede 6,700 HK, der gav Skibet en Fart af ca. 15 Knob; da Rederiet ikke ansaa denne Fart for tilstrækkelig, besluttedes det gennem ca. 15' Forlængelse af Ski-

bet under samtidig Tilskærping af dets Ender at reducere Bølgemodstanden og derved forøgede Farten.

Willonværftet lod i Forening med »Maier-Shiftsform« Verwertungsgesellschaft m. b. H. i Bremen foretage nogle Modelsløbepforsøg i Hamburgertanken til Konstatering af den opnaaede Modstandsreduktion; Forsøgene udførtes ved en Dybgang svarende til 7.32 m (24') for Skibet, da denne Dybgang havde størst praktisk Betydning i Driften.

Først undersøgte to Modeller svarende til 7'—8" Forlængelse af Forskibet og 7'—6" Forlængelse af Agterskibet, i det ene Tilfælde med Bibeholdelse af den oprindelige Karakter af Spanterne trods Tilskærpingen forude, i det andet med Maierform-Sjantier i Forenden. Forsøgene viste for »Normalform«-Modellen som Resultat af Forlængelse og Tilskærping en Modstandsreduktion paa ca. 17 pCt. ved 16—17 Knob, men for »Maierform«-Modellen yderligere ca. 5 pCt. Reduktion tilrods for, at den Forskibslængde, indenfor hvilke Ombygningen skulde holdes, ikke tillod en egentlig Udvikling af Maierformprincippet under Hensynlagen til Overgangen til »Normalform« i den bibeholdte Del af Skroget.

En tredje Model med samme Forlængelse og Ændring af Forskibet som i den undersøgte »Maierform«-Model, men med uforandret Agterskib, gav praktisk talt samme Resultat som denne, hvoraf sluttedes, at man kunde undlade den forholdsvis kostbare Ombygning af Agterskibet.

Det næste Forsøg var at lægge hele den projekterede Forlængelse forude og derved muliggøre en noget bedre Udvikling til Maierform trods Overgangen til den gamle Form ved den bibeholdte Del af Skibet, Sløbepforsøgene med den tilsvarende Model viste ved Hastigheder svarende til 16—17 Knob ca. 25 pCt. Modstandsreduktion i Sammenligning med det eksisterende Skibs Modelmodstand. Man bestemte sig derefter for at udføre Ombygningen i Overensstemmelse med denne sidste Model.

Ingeniør A. Lønborg-Holm i *Ingeniøren*.

OMBYGNING AF TANKSKIB I NAKSKOV

Nakskov Skibsværft har i Dag tilendebragt Ombygningen af Tankmotorskibet »Solitaire«, tilhørende The Texas Company, New York.

Skibet ankom til Værftet for 4—5 Maaneder siden og er i den forløbne Tid blevet ombygget, saaledes at det nu fremtræder som et delvist nyt Skib.

Som det vil erindres, var det ogsaa The Texas Company, der i Fjor købte det nye Tankmotorskib »South America« af Værftet, og det er saaledes meget store Bøle, der gennem det amerikanske Oliefirma danske Datterselskab »The Texas Company A/S., København«, er tilført Danmark.

Skibet afgaar straks til Port Arthur i Texas for atter at indgaa i The Texas Company's Flaade, som bestaar af ca. 52 store oceangaende Tankskibe og ca. 200 større og mindre Hjælpskibe, som alle er beskæftiget med Transporten af »Texaco« Olier.

»Solitaire« vil nu blive anvendt til Transport af Smørelie mellem Amerika og Europa.

SPANIENS HANDELSFLAADE OG AFSKIBNINGS-PROBLEMER

Dircccion General de Navegacion y Pesca (de spanske Marineautoriteter) i Madrid har lige udgivet deres aarlige Rapport, hvori findes Navnene paa og Størrelsen af de af spanske Redere ejede Skibe paa over 50 Tons Brutto. Antallet af Dampere, inregistreret i spanske Havne, og deres Bruttotonnage fremgaar af følgende Tabel:

	Antal	Bruttotonnage
Bilbao	285	542,337
Barcelona	114	209,691
Seville	65	140,713
Gijon and Musel	128	78,753
Valencia	64	74,175
San Sebastian	195	69,764
Vigo and Pontevedra	232	32,831
Cadiz	45	32,435
Balearic Islands	14	23,306
Santander	43	20,092
Coruna	93	10,416

Denne Tabel indbefatter en hel Del Trawlere. Ja, alle de 232 Fartøjer med en Bruttotonnage paa 32,831 Tons, der indregistreret i Provinsen Pontenedra er Trawlere, da denne er den vigtigste Fiskerihavn i Landet. Størstedelen af den spanske Handelsflaade er indregistreret i Havnen Bilbao med 285 Dampere paa 542,337 Bruttotons. Tonnagen i San Sebastian er sammensat af Trawlere og et Par enkelte Trampdampere, idet sidstnævnte, selvom de er indregistreret i San Sebastian, ejes af Redere i Bilbao. I de 209,691 Tons, der er indregistreret i Barcelona, er indbefattet de Passagerdampere, der tilhører det gamle Compania Trasatlantica.

Den spanske Appelsinsæson er igen i fuld Sving, og den første Ladning af denne Sæsons Frugt er allerede blevet afskibet. Høsten er efter Rapporterne at dømme god, og Frugten er nu ved at blive indsamlet og indpakket rede til Afskibning. Et stort Fremstød er altid blevet gjort af Afskiberne fra nu af og ind i den første Uge af December for at afskibe saa mange Appelsiner som muligt til England, saa de kan naa frem inden Julefestlighederne begynder. Uheldige Erfaringer fra forrige Sæson vil imidlertid holde Afskiberne tilbage fra at afskibe flere Appelsiner, end der faktisk er solgt, eller for hvilke man kan være sikker paa Markedet for, da de Restrictioner, som den britiske Regering har lagt paa Mængden af spanske Appelsiner, landsat i engelsk Havne, stadig er i Kraft. samt paa Grund af at den Friktion, der findes mellem de to Landes Regeringer, som Følge af at de Toldsatser, der er lagt paa britiske Automobile, importeret til Spanien, er højere end de Toldsatser, der er lagt paa Automobile, stammende fra andre Lande. gør den britiske Regering utilbøjelig til at gøre Indforslen af spanske Appelsiner til England lettere, skriver *Fairplay*. I Følge den Engelsk-Spanske Handels-traktat skal britiske Varer behandles efter Mestbe-gunstigelsesklausulen, saaledes at Toldsatserne paa britiske Fabrikata indrettes herefter, saa det er højest forbavsende, at man har gjort Indrømmelser overfor de importerede franske Vogne, uden at en saadan Nedsættelse er kommet de britiske Automobile til Gode. Frugtgrossererne i Syds Spanien er ikke saa lidt ængstelige for de eventuelle Følger, som denne Aktion fra de spanske Myndigheders Side, vil faa, medmindre disse omgaaende gør Fejlen god igen.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 28. November 1933.

De fleste Markeder har en noget bedre »under-tone«; det kan i al Fald se saadan ud, men om Raterne vil kunne stige i nogen nævneværdig Grad og Forholdene i al Almindelighed (Valuta-Kurser-Priser etc.), vil blive saa stabile, at man tør gøre Forretninger paa langt Sigt som i de gode gamle Dage, er og bliver et andet og vigtigt Spørgsmaal.

Af de oversøiske Markeder dominerer endnu La Plata, som igen har udfoldet en efter Forholdene ganske stor Aktivitet. For prompte Baade er betalt baade 17/- à 18/- til Antwerpen direkte, 18/- 18/3 U.K., 20/- Bergen/Stockholm/Danmark pr 15/30 December, 18/6 18/9 per 1/15 Jan. I Løbet af den sidste Uge er der sluttet ca. 50 Baade fra La Plata, og alt i alt i Aar 902 Baade paa tilsammen 6.2 Millioner Tons imod i Fjor 1929 Baade og 8.2 Millioner Tons. Udførslen er saaledes langt tilbage, og noget lignende vil vist alle andre Markeder kunne opvise, saa det er ikke saa mærkeligt, at Fragterne som Helhed er utilfredsstillende. Fra Montreal er betalt noget bedre Rater for de sidste Laster, som kan komme ud i Aar, men dette Marked har været en Kilde til megen Bedrøvelighed i hele Sæsonen. Fra N. Pacific tegner det noget lysere, ligeledes er der lidt mere Liv i Forretningerne fra Australien, Østen, Indien etc. De nærliggende Markeder, Træ, Kul og udgaaende Middelhav er stadig sløje.

TRÆLASTMARKEDET

er stort set uforandret; de samme lave, i fleste Tilfælde sikkert tabbringende, Rater akcepteres rask væk

ogsaa fra Pladser, hvor der med god Grund kan forventes Isvanskeligheder — i al Fald Forsinkelser. Ogsaa for næste Sæson rapporteres en Del Slutninger, men i de fleste Tilfælde nævnes intet om Fragten; dette betyder sikkert ikke, at de opnaaede Betingelser er straalende og, som saa ofte før, er det ikke udelukket, at mange af disse for Rederne ufordelagtige Slutninger ikke er helt bona fide. Fra Canada meldes ligeledes om en Del Afslutninger per f.o.w.; Raterne varierer mellem 47/6 og 50/- efter Størrelse, Laste- og Lossehavne.

Leningrad: 1,150 Fv. Basis W. Hartlepool 33/6d.

KUL, KOKS etc.

Disse Markeder er ret faste med Udsigt til endnu strammere Rater og større Efterspørgsel. *Kul*: Tyne/Svendborg 1,700 T. 4/9, Aarhus 3,100 T. 4/3, Forth/Vejle 2,200 T. 4/9, Kotka 16/2,300 T. 4/6, Boness/Aabenraa 15/2,100 T. 4/6, Nørre Sundby 2,400 T. 4/4¹/₂d., Nakskov 1,600 T. 5/-. *Koks*: Glasgow/god dansk Havn 2/2,500 T. 6/6, Hull/Kbhvn. 1,400/1,600 T. ca. 6/-, London/Kbhvn. 15/2,000 T. 6/- 6/3. Rotterdam/Odense 2,200 T. 5/6 5/9, Zeebrügge/Kbhvn. 12/1,400 T. 6/9, Pt. Brulé/Kbhvn. 1,500 T. 5/9. *Kul*: Danzig/Gdynia-god dansk Havn 2,500 T. ca. 4/3; Bordeaux 2,000 T. 7/9, Rouen 2,400 T. 26 Frcs., Dublin 3,500 T. 4/9.

MIDDELHAVET etc.

Udgaaende: Tonnagetilbudet er nu ikke saa stort, hvilket har til Følge, at Raterne fæstnes, især for store Baade til de østlige Middelhavshavne. Slutninger: Tyne/Barcelona 1,500 T. 9/3, Vestitalien 5/3,

SØFARTSMINISTER HAUGE OM SKIBSFARTSPRÆFERENCEN

DANMARK GIVER IKKE OG VIL IKKE GIVE STATSSTØTTE TIL SKIBSFART

Det engelske Krav om engelske Varer paa engelske Skibe, ja endogsaa om, at Transporten mellem Imperiet skal sikres den engelske Tonnage, kan naturligvis faa meget uheldige Virkninger for den danske Skibsfart, hvis den skulde udelukkes. Det vilde være saa meget urimeligere, som den danske Handelsflaade ikke er statsstøttet og saaledes ikke bør inddrages under de Angreb, som fra engelsk Side rettes mod den Skibsfart, der modtager Subsidier.

»Berlingske Tidende« har om dette Spørgsmaal haft en Samtale med Handelsminister Hauge, der er meget interesseret i, at der over for den engelske Offentlighed bliver skabt fuld Klarhed over Danmarks Stilling.

— Jeg forstaar slet ikke, at Danmarks Navn kan bringes i Forbindelse med dette Spørgsmaal, siger Ministeren. Det er nemlig en Kendsgerning, at Danmark ikke under nogen Form har givet eller giver Subsidier til den danske Koffardi-Flaade. Den modtager intet af den danske Stat, uden at den yder Vederlag derfor. Vi betaler heller ikke som andre Lande høje Posttakster for Forsendelserne paa de danske Skibe — herom er der aldeles ikke Tale.

Forøgelsen af vor Handelsflaade er sket i aaben og fair Konkurrence.

Heller ikke er der i Danmark Tale om, at de danske Skibe nyder Præference i Havnene i Forhold til andre Nationers Skibe. At vor Flaade er blevet forøget, bør man dog ikke lægge det danske Initiativ eller Skibsfarten til Last. Det er sket i aaben og fair Konkurrence. Vore Skibe er heller ikke daarligere vedlige-

holdt, udstyret eller bemanded end andre Nationers Skibe, tværtimod befinder de sig paa disse Omraader i den højeste Klasse.

Der er heller ikke nogen, der tænker paa i Fremtiden at give Subsidier eller paa anden Maade begunstige de danske Rederier. Det er beklageligt, at andre Lande anvender Subsidier og i Ly af denne Beskyttelse forøger deres Flaade, men vi kan sige: Hus forbi for Danmarks Vedkommende.

De skandinaviske Lande rede til international Aftale mod Subsidier.

Spørgsmaalet var, fortsætter Handelsministeren, til Behandling paa den økonomiske Verdenskonference, og Danmark gav her straks sin Tilslutning til Bekæmpelse af Subsidie-Systemet. Saa vidt jeg erindrer, var England ikke slet saa tilbøjelig til at give sin saglige Tilslutning. De tre skandinaviske Lande sluttede sig derimod ubetinget til Planerne. Det kunde tyde paa, at England paa dette Tidspunkt allerede paa-tænkte at forlade den frie Konkurrence under disse Vilkaar. Det er meget forstaaeligt, at England føler sig trykket ved, at andre Lande i Ly af Subsidier forøger deres Flaader. Det bedste Middel herimod vil være internationale Aftaler i Stedet for Præference-Aftaler, som vil betyde den internationale Skibsfarts Ødelæggelse. Hvem skal sejle mellem Landene, hvis Sejladsen paa de forskellige Lande forbeholdes egne Skibe?

Jeg haaber derfor, slutter Hr. Hauge, at det vil lykkes i Fremtiden at faa internationale Aftaler imod Subsidie-Politikken og skabe frie og rimelige Vilkaar for Skibsfarten.

Oran 7,500 T. 6/9 med scale Losning, optil 2,400 T. à 3/-, Dakar 1,600 T. 7/1½d., Wales/Vestitalien 5/6 6,800 T., 5/7½d. 4,500 T., Oran 3,600 T. 7/-, Øerne 7/-.

Hjemgaaende: Korn Sortehavet/Kont. 10/7½d. 10/9, U.K. 10/10½d. 11/-, Danmark ca. 12/10½. Constanza /A-Rotterdam 5,500 T. 10/9 11/-, U.K. 11/9 12/-. Sortehavet/Shanghai og Osaka 7,000 T. Stykgods 13/6 f.i.o., Mariupol/U.S.A. 12/6 Kul; Alexandria/Hull 9/-, Huelva /U.S.A. 10/9. Frugt ca. 20/- for 100,000 cbf. Baade Jordnødder ca. 20/- Saloum/Kontinentet, Basis.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende Laster offereres sparsomt, og Raterne er stadig meget lave, ca. 7/3 7/6 Wales/Halifax 2/2,500 T., 7/9 8/6 St. John's 15/2,000 T.; Kainit Weser/Norfolk og Baltimore ca. \$3. En større Kontrakt Wales/Montreal eller Quebec, der nævnes 400,000 T., skal være sluttet til 6/3 for Baade paa 5/7,000 T. Denne Slutning kan selvfølgelig kritiseres, men Raten staar fuldt paa Højde med, hvad der blev betalt i Fjor for lignende Forretning. Montreal/U.K. betaler nu 2/3 2/4½, A/Rotterdam 2/- 2/1½d., altsaa betydelig fastere, men Sæsonen er ogsaa snart slut. Cuba/U.K. Kont. 4,500 T. 13/6, 3,200 T. 14/- Kul Hampton Roads/La Plata 4,000 T. 10/-, Pernambuco 5,000 T. 8/6. Vestkyst Markedet er noget livligere og fastere.

B. Columbia/E.C.U.K. 30/6 f.i.o.; Portland/Shanghai 11/- short ton.

SYDAMERIKA

Kul Rotterdam og Wales/Buenos Aires tages ud af Markedet til 9/-, Montevideo 8/4½, Rio 8/-, Rosario

9/6, og Hull/Buenos Aires endog 8/9d.

Det hjemgaaende Marked har været ualmindelig livligt hele Ugen med jævnt stigende Rater. Interessen er særlig for Baade lasteklare inden Udgangen af December, men der er ogsaa gjort en Del for Januar, dog til reducerede Rater. Afslutninger:

Rosario/U.K. A/H 5,300 T. 18/- December 5,500 T. 17/- Januar; Rosario/p.p. U.K. 7,000 T. 17/-, Antwerpen 16/3; Rosario/U.K. A/Rotterdam 4,800 8. 18/3, December; Rosario/Antwerpen 6,000 T. 18/- November/December; San Lorenzo/p.p. U.K. 7,200 T. 16/3, December/Januar; San Lorenzo/U.K. A/Rotterdam 5,500 T. 17/6 Januar; San Lorenzo/Bergen/Stockholm 5,500 T. 20/- December; Bahia Blanca/A-Rotterdam 7,200 T. 14/-, December/Januar; Bahia Blanca/ London 8,000 T. 14/9 Januar; Chile/B-H. 20/- 7,500 T. December 19/9 7,600 T. Januar.

ØSTEN

Sydaustralien/Europa 26/- 26/3, Vestaustralien 24/- 24/6. Dalny/Kont. 25/9 linerspace December/Januar, 25/- 7,500 T. December og Januar.

Madras/Middelhavet 25/- 4,800 T., 24/6 7,800 T. 1/- mere Kontinentet; Saigon/Europa 7/8,000 T. 25/-, Bombay/Karachi-U.K. Kont. 4,500 T. 22/9; Durban/Singapore 6,000 T. Kul 6/-.

TIME-CHARTER

10,750 T. del. Dalny redel., U.K. Kont. 4/3. Øerne: 6,500/7,700 m/v del. Pacific redel. Kina/Japan 6/-.

Vestindien: 4,400 del. Pacific 77½d.

HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

TOLD PAA FRAGTDUMPING?

Fra Uge til Uge forandrer den britiske Skibsfarts Kaar sig til det værre. I adskillige Maanedes har man sagt, »at noget maa der gøres«, men denne Klage har ikke fort til noget Resultat, da man ikke har kunnet enes om, hvori dette »noget« skulde bestaa. Hvad den britiske Trampreder angaar, saa er han Offer for Omstændigheder, der ligger ganske udenfor hans Kontrol. For det første er der for megen Tonnage svømmende, og for det andet kan visse fremmede Nationers Skibe drives billigere end britiske som Følge af lavere Standard med Hensyn til Hyre, Kost og andre Skibsfornødenheder. Den fra Italien stammende Konkurrence med statsunderstøttede Skibe er i Øjeblikket en enestaaende Skandale. Man mindes grant, hvorledes Forslag om at ophugge gammel Tonnage, en Plan, der navnlig vilde have ramt Tramp-tonnagen, ikke saansnart blev fremsat, før den blev for-dømt. At dette Kapitel endnu ikke er bragt til Afslutning, bevises ved den Omstændighed, at det britiske Chamber of Shipping har nedsat en stærkt repræsentativ Komité til endnu en Gang at undersøge dette Problem. Selv om det lykkes at udarbejde en Plan, der kan godkendes af Størstedelen af de britiske Redere og finder Paaskønnelse hos de udenlandske Redere, som det var ønskeligt, om end ikke absolut nødvendigt at opnaa et Samarbejde med, bliver Hovedproblemet dog tilbage.

Hvilke andre Forholdsregler kan man tage for at beskytte en Industri, der i fuldt Omfang er udsat for en økonomisk uforvarlig Konkurrence? El maa man fremfor alt luge Hensyn til. Intet maa gøres, der kan skade Størstedelen af den Tonnage, der er beskæftiget med Transporten af Passagerer og Gods paa de internationale Ruter, hvor engelsktalende Folkeslag ikke har nogen direkte eller eksklusive Interesser at varetage. Under de forvirrede Forhold, de staa overfor, er et stedse stigende Antal Redere, i Særdeleshed Trampredere, Tilhængere af en nedsat Form for Subsidier. Nogle af dem indser, at Forholdene er ved at blive desparate. De haaber, at man kan overtale den britiske Regering til at yde en moderat Understøttelse paa f. Eks. 3,000,000 Pund Sterling aarligt. Hvad Regeringen har at sige til et saadant Forslag, hvis dette billiges af Chamber of Shipping, vil Tiden maaske vise. Subsidier som saadanne er daarlig Politik, set baade fra et finansielt og et forretningsmæssigt Synspunkt. Det er sandt, at England er gaaet bort fra sin tidligere høje Standard paa dette Omraade, derved at der er ydet Subsidier til forskellige Brancher indenfor Landbruget saavel som til Flyvervæsenet, men det Princip holder stadig Stik, at Subsidier er noget, der er uforeneligt med Englands Traditioner. I alt Fald vil Regeringen, der jo er fast besluttet paa, at Budgettet skal balancere og at Skatterne skal nedsættes, holde sig tilbage fra enhver Subvention, der vil bringe Finansministerens Planer ud af Fokus. Om de gaar med til et mindre Bidrag, det véd kun Guderne. Ingen Minister har ladet falde et Ord om, hvilken Holdning man vil indtage.

Der findes en alternativ Politik. Den bestaar i at anvende paa de »dumpede« Fragtydelser samme Politik, som man med saa iøjnefaldende Held har anvendt paa »dumpede« Varer. Man sagde i sin Tid, at hvis England lagde en Kaffe-told paa »dumpede« Varer, vilde andre Lande træffe Modforanstaltninger, og England vilde til syvende og sidst være den tabende Part. Man havde Grund til at frygte saadanne Modforholdsregler, men faktisk skete der ikke noget saadan, thi Englands enestaaende Styrke ligger deri, at det stadig er det største og frieste Marked i Verden. England er Køber i stor Stil og kan derfor faa de andre Nationer til »at danse efter deres Pibe«. England har med Held selv dikteret de Betingelser, paa hvilke det vil købe. Englands nye Importpolitik har, ganske uventet, haft en gunstig Indflydelse paa Landets Eksport-handel. Begge Dele er nemlig ved at komme sig, og skønt den opadgaende Bevægelse i Eksporten kan hæmmes ved Dollarens Devaluering, vil den generelle Tendens fortsat være ensbetydende med en Stigning af Eksporten. England er stadig Verdens førende Nation paa Finansvæsenets Omraade samt paa den paalidelige og økonomisk mest forsvarlige Produktion som paa den effektive Sotransports Felter. Udviklingen i de sidste to Aar har vist, at England ikke behøver at frygte andres Modforholdsregler paa det økonomiske Livs Omraade, saa længe England ikke fører nogen hævnerrig Politik. England har Ret til, og Begivenhedernes Udvikling har vist, at England har Magt til at beskytte sig mod de Dumheder, dens Rivaler begaar. Lader det sig gøre nu at anvende overfor »dumpede« Skibsfartstjenesteydelser en Beskyttelse Mage til den, der med Held er blevet anvendt overfor »dumpede« Varer? Kravet kunde gaa ud paa, at der lagdes en Ekstraskat paa alle de udenlandske subsidierydende Skibe, der lagde til i britiske Havne.

Denne Ekstraskat kunde baseres paa Mængden af Varer, der lossedes, muligvis ved Indførelsen af en glidende Skala, hvor man tog Hensyn til Afstanden fra Oprindelseslandet. Denne Skat skulde naturligvis kun anvendes paa subsidierede Skibe, og tilmed kun i de Tilfælde, hvor de paagældende subsidierede Skibe medførte Gods fra et andet Land end deres eget. Det statsunderstøttede udenlandske maatte udstede en Deklaration med Bødestraf for enhver falsk Oplysning. Ekstraskattens Beløb kunde da paalignes og afkræves selve de paagældende Skib. Nævnte Ekstraskat vilde jo give Statskassen Indtægter, ligesom den nye Importtold gør det. De Lande, der i Øjeblikket understøtter deres Skibsfart, beholder deres egen Kystfart og har desuden ingen Grund til Klage, da de blot tvinges til at tage deres egen Medicin i en noget anden Form. England havde Mod til at ændre sin Finanspolitik, og Nationen som saadan har haft Gavn deraf. Vilde en tilsvarende Kursændring paa Skibsfartens Omraade ligeledes have Held med sig? Dette er et Spørgsmaal, der fortjener at gøres til Genstand for en Undersøgelse.

The Shipping World.

AARHUS HAVN

Havneudvalgets Formand protesterer imod de unødvendigt høje Takster

Ved Aarhus Handelsforenings aarlige Generalforsamling udtalte Foreningens Formand, Konsul Niels Barnow, der ogsaa er Havneudvalgets Formand, bl. a. følgende:

Den statsautoriserede Vejer og Maalers afgiftspligtige Ingtagt, som i 1931 var Kr. 81,540.00, har i 1932 kun været Kr. 20,265.52. Medens Bidraget til Vejningsfonden med samme Aarsindtægt som i 1931 i Aar vilde være blevet Kr. 63,540.00, er det nu kun blevet Kr. 7,570.00.

Den saa stærkt formindskede Indtægt i Aar skyldes vel for en Del den mindre Import, men maa i Hovedsagen opfattes som Importørernes Protest mod det af Ministeriet foretagne Indgreb, der gik ud paa at bibeholde unødvendigt høje Takster, som Havnens dygtige Leder vedblivende har forlangt nedsat, og efter Fradrag af en efter Omstændighederne beskedne Løn til Vejereren at lade Overskudet gaa ind i en saakaldt Vejningsfond, hvis Anvendelse stadig staaer hen i det uvisse. Fonden omfatter nu et Beløb af Kr. 16,000.00, hvoraf Aarhus alene har betalt Kr. 29,360.00.

Naar Ministeren, som Tilfældet er, har erklæret, at det af Aarhus indbetalte Beløb vil komme den offentlige Vejning i Aarhus til gode forstaar man ikke Nødvendigheden af denne Fond, der paa den Maade kun tjener til at holde Importørernes Udgifter oppe.

Det er forstaaeligt, at Importørerne reagerer og undlader at benytte autoriseret Vejning i størst muligt Omfang.

Trafikken paa Havnen har vist jævn Stigning fra April d. A., dog med Undtagelse af Juli, der var meget stille; derimod var der i August og September livlig Trafik, Havne- og Bropenge har i Tiden 1. November 1932 til 1. November 1933 praktisk taget udgjort samme Beløb som foregaaende Aar, nemlig godt 1½ Mill. Kr. Efter nogen Nedgang i 1932 for ind- og udlosset Ladning har Tallene i indeværende Aar paa ny været noget stigende. Varebevægelsen i 1932 er den næststørste, Havnen har kunnet opvise og overgaa kun af Aaret 1931.

Konsul Barnow protesterede mod de Krav, der stilles fra Byraadsside om Tilskud fra Havnens Kasse. Han haabede, at Havnen vilde blive i Stand til at honorere de naturlige Krav om Takstnedsættelser, naar den nuværende Takstperiode udløber.

»Det er urimeligt«, udtalte Konsul Barnow, »at opret-holde de for Havnen unødvendigt høje Afgifter som en Særbeskatning af Erhvervslivet og anvende Overskudet til Formaal, som er Havnens Virksomhed uvedkommende.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28. 11. 33

LONDON	22,40	MADRID	55,90
NEWYORK	442,25	AMSTERDAM	274,00
BERLIN	162,00	STOCKHOLM	115,70
PARIS	26,75	OSLO	112,70
ANTWERPEN	94,85	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	132,00	PRAG	20,30
ROM	35,90		

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

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

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40
HOLBÆK Telegr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN
Lloyds Agent
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KALUNDBORG

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

O. L. OMØE

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

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

TELEFON NO. 4. 601.
— STEVEDOREKONTORET 825.

ASSENS

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

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

KOLDING

A. GJØRDING
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE 38-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
SKIBSMÆGLER
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN
ESBJERG

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

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Edsvoren Skibsmægler

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

NAKSKOV

J. LAURITZENS
MÆGLERFORRETNING
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER
SCHIFFSMÄKLER
ESBJERG
TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

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

FAABORG

P. A. NIELSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG
Telegramadresse: NIELSEN
Telefon Nr. 9 & 509

NØRRESUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896
NØRRESUNDBY
Telefon 1047 · 2161
Telegram-Adr.: BACH

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Norske Skibsbygninger i Udlandet

Fra Oslo meddeles til »Politiken«, at der de sidste Dage har gaaet Rygter om, at de norske Banker skulde have besluttet at nægte al Valuta til Bestilling af Fartøjer i Udlandet.

Chefredaktør Rygg i Norges Bank bekræfter dette og udtaler, at der vil være gode Udsigter til efterhaanden at skabe mere Arbejde til de norske Skibsbyggerier. I Øjeblikket bygges saa vidt vides kun en enkelt norsk Baad i Danmark, nemlig til den kendte Skibsreder Wilhelm Welhelmsen, der faar en større Baad bygget paa Odense Staalskibsværft.

Fire Frugtskibs-Nybygninger til Rederiet J. Lauritzen

Den senere Tids ret betydelige Tilgang af Nybygnings-Ordre til danske Skibsværfter er nu suppleret med fire nye Ordre, hvoraf to er placeret ved Burmeister & Wain og to ved Helsingør Skibsværft.

Det er Rederiet J. Lauritzen, der som bekendt i Forvejen disponerer over en Del Specialbaade til Frugtfart, som nu har besluttet at lade bygge yderligere fire Frugtbaade. Ved Burmeister & Wain, erfarer Dagbladet *Borsen*, har Rederiet bestilt to Dieselmotorskibe paa hver 2,600 Tons, der skal indrettes med alt moderne Udstyr for Frugttransport. De to Skibe, der bliver Rederiets første dieselmotor-drevne Baade, forsynes med B. & W.-Motorer, som kan give Skibene en Fart af godt 14 Knob. Ved Helsingør Skibsværft lader Rederiet bygge to Dampere, hver paa 2,600 Tons. Det bliver Frugtskibe af den Type, som Værftet tidligere har bygget til samme Rederi, og forsynes med Lentz-Dampmaskiner. Disse to Dampere skal være færdige til Aflevering i Løbet af næste Sommer, og de to Dieselmotorskibe fra B. & W. i September—Oktober 1934.

Den kommende Tid vil saaledes give ret god Beskæftigelse til de danske Værfter. Foruden disse fire Nybygninger, skal Helsingør Skibsværft, som forleden meddelte, bygge to Frugtdampere til Dampskibsselskabet Torn. Nakskov Skibsværft har en Frugtbaad i Arbejde til Rederiet J. Lauritzen, samt fornylig modtaget Ordre paa en Frugtbaad til et fransk Rederi samt paa et stort kombineret Passager- og Lastemotorskib til Det Østasiatiske Kompagnis Bangkok-Rute. Ved Odense Staalskibsværft bygges det tidligere omtalte 10,500 Tons Dieselmotorskib til Rederiet Wilhelm Welhelmsen. Oslo. Denne Nybygning forsynes med en 8,000 H.K. Dieselmotor fra B. & W. Endelig bygger Frederikshavn Skibsværft for fransk Regning en Dieselmotor-Trawler, der bliver Verdens største Trawler.

»Parma« i god Behold

Den finske Storsejler »Parma« er nu, efter hvad der meddeles i London, rapporteret 450 miles ud for Brasiliens Nordøstkyst.

For nogen Tid siden gik der gennem Søfartspresen Verden over Rygte om, at »Parma« frygtedes forlist. Paa den engelske Kyst var ilanddrevet et Lig, som man mente var en af Besætningen fra »Parma«. Skibet var her i København sidst i September for udgaende til Australien.

Aarhus Handelsforening og Skibsmæglerne

Ved Aarhus Handelsforenings aarlige Generalforsamling i Tirsdags oplyste Foreningens Formand, Konsul Niels Barnow, at der i Aarets Løb har foreligget forskellige Ansøgninger om Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Aarhus. Ingen af disse Ansøgninger har Bestyrelsen kunnet anbefale, som Følge af de vanskelige Tider for Skibsarten. Derimod har Bestyrelsen fortsat sit Arbejde for, at der gives Ansøgere, der med Dispensation fra Næringslovens Bestemmelser ønskede at indstille sig til Mæglerprøven, Lejlighed dertil uden at være indstillet til Beskikkelse som Skibsmægler. Fra 1935 vil der nemlig ved Mæglerprøven blive stillet udvidede Krav om Teori, som Personer med flere Aars Arbejde og Erfaring indenfor praktisk Mæglervæsen vil have meget vanskeligt ved at opfylde uden Forstudier. Ministeriet synes nu at være tilbøjelig til at give denne Dispensation.

De oplagte danske Skibe

Det af »Dansk Dampskibsrederiforening« pr. i Gaar beregnede Oplægningstal for Tonnage under Foreningen viser, at der i Øjeblikket er oplagt ialt 28 Skibe med en samlet Bruttotonnage paa 66,139 Tons og en Dødvægtskapacitet paa ialt 93,625 Tons. Der har saaledes ikke fun-

det nogen Ændring Sted i Ugens Løb, de samme Skibe, der var i Drift i forrige Uge, holder ogsaa Søen nu.

Oplægningstallet ligger stadig betydeligt lavere end sidste Aar, da der pr. 29. November var oplagt ikke mindre end 65 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 160,777 Tons og en Dødvægtskapacitet paa ialt 241,717 Tons d.v. Gennemsnitsstørrelsen af de oplagte Skibe er saaledes ligeledes betydeligt mindre i Aar, end Tilfældet var sidste Vinter paa samme Tid.

Forliste og ophuggede Skibe

Efter Bureau Veritas' Statistik blev i 3. Kvartal strøget af Registret 235 maskindrevne og 23 Sejlskibe paa i alt 724,728 Br. Tons.

Af Dampere og Motorskibe var 53 britiske, 27 amerikanske, 22 italienske, 22 japanesiske, 17 græske, 15 hollandske, 12 spanske, 12 tyske, 9 franske, 9 norske, 5 danske, 5 svenske, 4 jugoslaviske, 4 kinesiske, 3 belgiske, 3 estniske, 2 panamanske og 1 chilensk, ægyptisk, russisk, argentinsk, danzigsk, rumænsk, brasiliansk, ungarsk, lettisk, polsk og honduriansk.

Af Sejlskibene var 8 amerikanske, 7 britiske, 2 italienske, 2 svenske, 1 dansk, 1 fransk, 1 estnisk og portugisisk.

For maskindrevne Skibe var Aarsagerne: 13 strandet, 8 Kollision, 5 Ildsvaade, 17 sunket, 4 forladt, 4 ombygget, 2 savnede og 182 ophuggede. For Sejlskibene: 5 Stranding, 1 Kollision, 4 sunket, 1 forladt, 1 ombygget, 2 Ildsvaade. 8 hugget op og 1 af ukendt Aarsag.

En virkelig Nyhed: Slægtskalenderen.

Gyldendalske Boghandel har sendt paa Markedet en virkelig Nyhed, den saakaldte Slægtskalender, hvis Mekanik bygger paa en af Ingeniør Vald. Hansen udført Konstruktion.

Slægtskalenderen adskiller sig meget væsentligt fra de almindelig forekommende Evighedskalendere.

Medens disse kun kan anvendes, naar man i Forvejen kender Aar, Ugedag og Dato, det vil sige kun kan indstilles til at vise, hvad man forud ved, giver Slægtskalenderen ved en mekanisk Indstilling Datoerne for alle Søgne- og Helligdage for et hvilket som helst Aar, man vil indstille den paa, indenfor et Spand af 450 Aar, nemlig fra Aar 1600 til Aar 2050.

Anvendelsen af en saadan Kalender er manganartet. Først og fremmest udfylder den sin Bestemmelse i Hjemmet som en fast Fødselsdagskalender, der stadig kan hænge fremme og ikke skal fornyes hvert Aar. Naar man een Gang har skrevet Slægtens Mindedage op her, har man noteret en Gang for alle, og en Overførelse af Navnene til en ny Kalender er man saaledes sparet for, hvert Aar kræver blot en simpel Indstilling.

Foruden denne Brug af Kalenderen som Erindrings-tavle vil den kunne benyttes til paa ethvert Tidspunkt at give Oplysning om, hvilken bestemt Ugedag en Fødsel, et Bryllup, et Dødsfald eller en anden Familiebegivenhed har fundet Sted — selv mange Aar efter Begivenheden.

Isafgift i Stettin

Rederiet W. Kunstmann i Stettin meddeler, at Isbryderafgiften paa Stettin—Swinemünde Reviret opkræves fra 15. December d. A. til 15. Marts 1934, begge Dage inklusive, og Afgiften bliver den samme som i Isprioden i Fjor med Undtagelse af, at Afgiften for visse Laster er reduceret.

Britisk Fragt-Indekstal for Oktober.

»Chamber of Shipping« oplyser, at i Oktober var Indekstallet for Skibsfragter 17.95, hvilket er 8.46 pCt. højere end i September, men 3.49 pCt. mindre end for et Aar siden. Tidsbefragtnings-Raten er 14.94 eller 5.21 større end i September og ogsaa 5.21 pCt. mere end i Oktober i Fjor.

Hvis Gennemsnittet for 1913 sættes til 100, er Indekstallet i Oktober 76.71.

PERSONALIA

Dødsfald

Skibsreder Niels Winther, Esbjerg, er afgaaet ved Døden, kun 43 Aar gammel. Skibsreder Winther var af gammel anset Sømandsslægt paa Fano og tilbragte sine unge Aar i Shipping-Forretninger i flere af Udlandets store Havne. For en halv Snes Aar siden vendte han hjem, blev edsvoren Skibsmægler i København og stiftede sammen med Skibsreder A. Vollmond Firmaet Winther & Vollmond. For et Par Aar siden var Winther Medstifter af »Vestjysk Dampskibsselskab« og flyttede som korresponderende Reder for dette Selskab til Esbjerg, hvor han samtidig drev Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

POSITIONSLISTE

PR. 28. NOVEMBER 1933

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Eshbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aaro*, Olesen, afg. Valencia 21.11. til Liverpool.
 m.l. *Aase Mærsk*, afg. Blanoo 7.11.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Antwerpen 27.11.
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Catania 9.11.
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Antwerpen 10.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Eshbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Ceuta 18.11. til Melila.
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Aalborg 27.11. til Middlesbrough.
 s.s. *Alssund*, Petersen, afg. New York 25.11. til Bristol.
 m.s. *Amerika* Knudsen, ank. Newcastle 26.11.
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemsstad 9.11.
 m.l. *Anna Mærsk*, ank. Manila 6.11. p. R. t. Cebu.
 m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Gibraltar 27.11. p. R. t. Algiers.
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Antwerpen 29.10. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 13.11. til Kbhvn.
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Norfolk 15.11.
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Cienfuegos 21.11. til Havana.
 s.s. *Asko*, Langlykke, afg. Piteå 23.11. til La Rochelle.
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Strøby 23.11. til Runcorn.
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Rabaul 24.11.
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Danzig 27.11.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Gøteborg 27.11.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
 m.l. *Bente Mærsk*, ank. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim 28.11.
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Piræus 11.11.
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Hull 22.11.
 s.s. *Boga*, Nielsen, afg. Teneriffa 17.11. til Bordeaux.
 m.s. *Boringia*, Vøring, pass. Gravesend 27.11. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 27.11.
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Tyne 24.11.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Methil 27.11.
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Valencia 25.11. til Kbhvn.
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Richmond 26.11.
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Antwerpen 1.12. til Kbhvn.

C

m.s. *C. F. Tietgen*, Posselt, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, afg. Santos forv. 27.11. til København.
 m.l. *Caroline Mærsk*, ank. New York 17.11.
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Tanger forv. 5.12. til Ceuta.
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Kobe 16.11.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.11.
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Gøteborg 26.11.
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseilles 26.11.
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Port Talbot 22.11. til Tunis.

m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Point de Galle 21.11.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Helsingør 15.11. sydg.

D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 1.12. til Kbhvn.
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Flensburg 23.11.
 m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Aruba 22.11. til Avonmouth.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Dunkirk 25.11.
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Norfolk V. 17.11.
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 5.12. til Kbhvn.
 s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 9.12. til Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 30.11. til Kbhvn.
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Jarltorp, afg. Catania forv. 30.11. til Messina.
 s.s. *Effe Mærsk*, pass. Skagen 22.11. sydg.
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Valencia forv. 27.11. til Kbhvn.
 s.s. *Elenora Mærsk*, oplagt.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Aalborg 11.11.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Sfax 8.11.
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Houston 1.11.
 m.s. *England*, Jacobsen, Eshbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Bangkok 27.11. til Singapore.
 m.s. *Eshbjerg*, Jørgensen, Eshbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 17.11. til Southampton.

F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Danzig 27.11.
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, afg. Colombo 22.11. til Suez.
 s.s. *Flora*, Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 25.11. til New York.
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Eshbjerg-Grimsby Ruten.

G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 20.11. til Kbhvn.
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Preston 25.11. til Boness.
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Newcastle 24.11.
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Kalundborg 27.11.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 8.11.
 s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Leningrad 17.11.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 28.12.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Lissabon 29.11. til Leixoes.
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Kbhvn. 16.11.
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Swansea forv. 1.12. til København.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 28.11. til Kbhvn.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Cardiff 17.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 30.11. til Manchester.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 21.11. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 8.12. til Kbhvn.
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Leningrad 18.11.

I

m.s. *India*, Kruse, afg. Los Angeles 20.11. til Panama Canal.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:
386 & 786

TELEGRAM-ADR.
"MÆGLEREN"

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«

m.s. *Indien*, Bronér, ank. Rosario 23.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Nyborg 23.11.
 s.s. *Inga Mærsk*, afg. Dublin 16.11.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 2.12. til Thorshavn.
 s.s. *Ivar*, Bastholm, ank. Tofle 26.11.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Charlottetown 13.11.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Fornæs 27.11. p. R. t. Vejle.
 m.t. *Jane Mærsk*, pass. Galata 7.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Osaka, 27.11. til Dairen.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. West Hartlepool 17.11.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Ghent 16.11.
 m.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Aalborg 26.11.
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Aarhus forv. 27.11. til Thisted.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Filadelfia 15.11.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Bremen 15.11.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 4.12. til Preston.
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Colombo 25.11. til Penang.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Gdynia 15.11.
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Charleston 14.11.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Aalborg 17.11.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Bilbao 14.11.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Riga 27.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Stavanger 1.12. til Bergen.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Maine*, afg. Harburg 14.11. til Wilmington.
 s.s. *Maja*, Clausen, Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Christensen), pass. Perim 24.11. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Slugsund 24.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Bordeaux 25.11. til Methil.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 7.12. til Kbhvn.
 s.s. *Maria Tofte*, ank. Leningrad 24.11.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Aruba 25.10.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Leningrad 24.11.
 s.s. *Maryland*, Ankersen, ank. Rosario 19.11.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Tyne 14.11.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Gibraltar-27.11. p. R. t. Marseilles.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 5.12. til Casablanca.
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Steg-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Antwerpen 17.11.
 s.s. *Nevada*, Kolster, ank. Rosario 19.11.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Leningrad 18.11.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Manchester forv. 30.11. til Liverpool.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Newport 17.11.
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Yokohama 26.11.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 29.11.

P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. Port Said 21.11. til Liverpool.

s.s. *Paris*, Larsen, ank. Ostende 23.11.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Melbourne 4.11. til Dakar.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Boston 15.11.
 s.s. *Poul Møller*, Schøder, afg. Randers 29.11. til Saks-købing.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Blyth 23.11.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 5.12. til Kbhvn.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Hirtshals 17.11.
 s.s. *Rita*, Willarsen, ank. Oslo 27.11.
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Riga 14.11.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 5.12. til Kbhvn.

S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 28.11. til Vestnorge.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Callao 14.11.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Barcelona 27.11.
 s.s. *Scandia*, pass. Flores 25.11. p. R. t. Baton Rouge.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 2.12.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk forv. 27.11. til Havre.
 s.s. *Sejrø*, Huusum, Trångsund 25.11.
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Rotterdam 24.11.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 2.12. til Gdynia.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 5.12. til Leith.
 s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Kbhvn. 15.11.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 1.12. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Philadelphia 10.11.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Valencia 18.11.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Baltimore 15.11.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Kbhvn. forv. 5.12. til Wales.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig 21.11. til Manchester.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 29.11. til Aarhus.
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

s.s. *Tuarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 21.11. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Belfast 19.11.
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Kolding 28.11. til Stettin.
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Boston 22.11. til New Orleans.
 s.s. *Thyra*, Jensen, afg. Aalborg 7.12. til Leith.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Riga forv. 1.12. til Kbhvn.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger forv. 1.12. til Ceuta.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape of Good Hope 24.11. p. R. t. Freemantle.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Assens 28.11. til Kbhvn.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lcixoes 22.11. til Kbhvn.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. 2.12. til Antwerpen.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 27.11.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Aabenraa 30.11.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Riga 13.11.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Wallaroo 13.11.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, ank. Nantes 4.12.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 25.11.

Y

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

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 27. NOVEMBER 1933

3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Methil 24.11.
 3ni. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Marstal 23.11.
 3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Lissabon 21.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

World-wide supplies of

33, Amaliegade

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

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

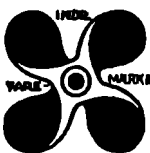
COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

**BRUG**
Holzapfel's
Bundfarver
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

TOLDBODVEJ 22
KØBENHAVN
K.TELEFON 1403
TELEGRAM-ADR.:
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621
{ Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

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

O. W. HACKLIN & Co.Skibsmæglere — Befragtning
Forsikring — Havarilagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference

Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vteekonsulat

RÄFSÖ & MANTYLUOTO

(Björneborg's District) FINLAND

VINKE & CO.AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES
IN FINLAND**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y**

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

ADOLF LAHTI

Uleåborg & Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent
Spedition

Tel.-Adr. LAHTI, ULEÅBORG

Coder: Boe, Scott's 1906, Watkin's 1904, Baltic Code, Zebra (3)
Seedienstschlüssel, Owners' & Captains' Code

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 29. November 1933.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kul. 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 Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er *retvisende*, og de der angaaer Fyr, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

2725. Sverige S.-Kyst. Klokketønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 47/3111. Stockholm 1933.)
Nedennævnte Klokketønder er inddraget for Vinterperioden:
Tärnö c. 56° 06' N. 14° 58' E. *Laxgrundet* c. 56° 02' N. 14° 48' E.
2726. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Långören Stangbaake flyttet.
(U. f. s. Nr. 47/3061. Stockholm 1933.)
Långören Stangbaake paa c. 56° 03',₉ N. 15° 49' E., som er overet med *Koggaskär* Varde i *Pejling* 52°, er flyttet c. 30 m NE. efter i *Overretliniens* Retning. (Efter *Flytningen* er Stangbaaken altsaa ikke mere overet med *Videskär* Varde i *Pejling* c. 277°). Stangbaaken bestaar af en hvidmalet, 21 m høj *Jernmast* med sort *Firkant* som *Topbetegnelse*. Midt paa *Masten* er anbragt en hvid *Trekant* med *Spidsen* opad.
(E. f. S. Nr. 45/2561 1933.)
2727. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Gültzaudden Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 47/3060. Stockholm 1933.)
Lystønden *Gültzaudden* paa c. 65° 35',₁ N. 22° 07',₇ E. er inddraget for Vinterperioden.
2728. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. S. Nr. 32/760. Helsingfors 1933.)
Lystønden *Ajos* paa c. 65° 40' N. 24° 31' E. er inddraget for Vinterperioden.
2729. Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 32/762. Helsingfors 1933.)
Lys- og Fløjtetønden *Helsingkallan* paa c. 63° 36' N. 21° 49' E. er inddraget for Vinterperioden.
2730. Finske Bugt. Revalstein Fyrskib N. Bjergningsarbejder ophørt.
(N. f. S. Nr. 47/4341. Berlin 1933.)
Vraget, der laa sunket paa 59° 52' 09" N. 24° 52' 54" E., er hævet og den udlagte *Afmærkning* inddraget.
(E. f. S. Nr. 37/1747 og 38/1800 1932.)

- 2731. Finland. Finske Bugt. Torra Hästen NE. Krämarögrund fjernet. Sømærke inddraget.**
(N. f. S. Nr. 47/4337. Berlin 1933.)
1. *Krämarögrund* paa $60^{\circ} 10' 14''$ N. $25^{\circ} 15' 18''$ E. i Skærgaardsfarvandet *Torra Hästen*—*Tallörn* er fjernet. Dybden paa Stedet er nu $8,5$ m ved Middelvandstand.
2. Den hvid- og rødmalede Spirtønde med rødt Tværtræ er permanent inddraget. (Kort Nr. 276.)
- 2732. (T). Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib midlertidig flyttet. Sejlanvisning.**
(N. f. S. Nr. 47/4339. Berlin 1933.)
Fyrskibet *Priemny* er under Isperioden midlertidig flyttet til sin tidligere Plads paa c. $60^{\circ} 00',6$ N. $29^{\circ} 29',7$ E.
Det anbefales Koffardiskibe, der kommer fra *Seskär*, fra Pladsen c. $60^{\circ} 05',3$ N. $28^{\circ} 51',0$ E. med Kurs $101^{\circ},5$ at styre mod *Priemny* Fyrskib og derfra med Kurs $97^{\circ},5$ at overgaa i *Kronstadt* Ledefyrlinie.
- 2733. Rusland. Finske Bugt. Narva Bugt. Vigrund Baake. Fyr tændt.**
(N. f. S. Nr. 47/4340. Berlin 1933.)
Paa E.-Siden af *Vigrund* Baake paa c. $59^{\circ} 46',7$ N. $27^{\circ} 43',9$ E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: 19 m.
(E. f. S. Nr. 45/2574 1933. Kort Nr. 277.)
- 2734. Estland. Moon Sund. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 10/42. Reval 1933.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Soolarahu c. $58^{\circ} 58'$ N. $23^{\circ} 07'$ E. *Kumora*. *Viinakuri*. *Raugi*. *Schildau*. *Pinukse*.
- 2735. Estland. Moon Sund. Rohuküla. Fyr forandret.**
(N. t. M. Nr. 10/43 og 10/44. Reval 1933.)
1. *Rohuküla* N.-lige Fyrbaake paa c. $58^{\circ} 54',5$ N. $23^{\circ} 25',2$ E., paa det N.-lige Hoved af Midtermolen, er forandret, saaledes at det nu viser hvidt og grønt Et-Blink hver 2^s . Fyret lyser, som følger:
1. Hvidt i Pejling fra 132° til 179° . 2. Grønt i Pejling fra 179° til 132° .
En rød Trekant med Spidsen nedad er anbragt som Topbetegnelse paa Fyrbaaken.
2. I Løbet af den nærmeste Tid vil, uden nærmere Meddelelse, det i (1) nævnte Fyr blive forandret til at vise hvidt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Iøvrigt uforandret.
- 2736. Estland. Moon Sund. Rohuküla. Nyt Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 10/45. Reval 1933.)
Paa *Rohuküla* Havns N.-lige Mole er paa c. $58^{\circ} 54',0$ N. $23^{\circ} 25',1$ E. paa en Fyrpæl med rød Trekant med Spidsen opad anbragt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,7^s$. Flammens Højde: 3 m. Fyret er synligt i Pejlinger fra 126° til 179° .
Fyret er overet med det hvide og grønne Blinkfyr paa c. $58^{\circ} 54',5$ N. $23^{\circ} 25',2$ E. (se E. f. S. Nr. 48/2735) i Pejling 166° . Skæringen mellem denne Linie og *S. Hestholm*—*Rukkirahu* Ledelinie, Pejling $213\frac{1}{2}^{\circ}$, betegner Drejepunktet tværs af *Pinukse* Lystønde (c. $58^{\circ} 56',3$ N. $23^{\circ} 24',3$ E.).
Fyret tændes kun, naar *Pinukse* Lystønde er inddraget.
- 2737. Estland. Riga Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(N. t. M. Nr. 10/42. Reval 1933.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Ipsi c. $58^{\circ} 16'$ N. $23^{\circ} 46'$ E. *Pernov* 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.

2738. (T). Tyskland. Adlergrund Fyrskib. Undervandstaagesignal midlertidig ude af Virksomhed. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 47/4441. Berlin 1933.)
1. Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Adlergrund* paa c. 54° 50' N. 14° 23' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
 2. Lufttaagesignal og Radiofyr betjenes for Tiden ved Hjælp af Haandkraft, og der garanteres ikke for at de forskellige Tidsintervaller er korrekte.
2739. Tyskland. Femern. Puttgarden Riff. Kabeltønde inddraget for Vinteren.
(N. f. S. Nr. 47/4442. Berlin 1933.)
Kabeltønden paa c. 54° 31',₃ N. 11° 13',₁ E. er inddraget for Vinterperioden.

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

2740. Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre-Flint SE. Klokketønde inddraget. Klokketønden *Søndre-Flint SE.* paa c. 55° 36' N. 12° 50' E. er inddraget.
(Fyr-Fort. Nr. 298.)
2741. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund—Masnedø. Oplysning om Kabler.
Den Samling Telegraf- og Telefonkabler, som tidligere fandtes mellem *Sjællands S.-Kyst* og *Masnødø* indenfor et Areal fra Jernbanebroen og indtil c. 150 m W. for denne, er erstattet af 3 Kabler, der ligger mellem c. 40 og 55 m W. for Jernbanebroen. Midterkablrets Retning er angivet ved 2 almindelige Kabelbaaker paa N.-Kysten af *Masnødø*. Bagbaake: 54° 59' (43") N. 11° 53' (34") E. Forbaake: 54° 59' (44") N. 11° 53' (35") E.
(Kort Nr. 301, 244, 291 og 299. Danske Lods, Side 525. Havnelods Side 128.)
2742. 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.
(E. f. S. Nr. 47/2723 1933.)
2743. Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Lille-Bælts Broen. Taagesignal atter i Orden.
Den elektriske Sirene paa Pille Nr. 3, *Lille-Bælts Broen*, er atter i Orden. c. 55° 31',₁ N. 9° 42',₉ E.
(E. f. S. Nr. 21/1350 1933.)
2744. Danmark. Lille-Bælt. Gamborg Fjord. Ronæs Bro. Afmærkning udlagt.
Til Vejledning ved Besejlingen af *Ronæs Bro* er udlagt følgende Sømærker:
1. Rød Stage med 1 opadvendt Kost i 3,₅ m Vand paa 55° 26' (26") N. 9° 48' (30") E.
 2. Rød Stage med 1 opadvendt Kost i 2,₈ m Vand paa 55° 26' (11") N. 9° 49' (25") E. som Afmærkning for Sten og gamle Pælerester c. 50 m fra Broens Yderende.
 3. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 3,₆ m Vand paa 55° 26' (21") N. 9° 48' (53") E.
 4. Hvid Stage med 1 Halmvisk i 2,₈ m Vand paa 55° 26' (12") N. 9° 49' (25") E., c. 30 m N. for (3).
- (Kort Nr. 318 og 241. Danske Lods, Side 354. Havnelods, Side 155. Søm.-Fort. Side 51, Nr. 18 A, B, C og D.)
2745. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydning. Advarsel. Skarpskydningsøvelser afholdes paa Skydeterrænet ved *Arnkilsøre* i Dagene den 30. November og den 7. December d. A.
Da det vil være forbundet med Livsfare at sejle paa det N. for *Arnkilsøre* liggende Vandareal, saa længe Skydningen staar paa, advares alle og enhver mod de nævnte Dage at færdes paa den anførte Del af Søen, ligesom Forankring og Fiskeri fuldstændig forbydes paa det afmærkede Skydeterræn.
Arnkilsøre: c. 54° 59' N. 9° 46' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2746. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund N. Pontonbro flyttes. Hvis Vejrforholdene tillader det, vil Pontonbroen over *Roskilde Fjord* ved *Frederikssund* blive flyttet et Stykke mod S. i Dagene den 11. og 12. December d. A. Under Flytningen kan det ikke paaregnes, at Gennemsejling kan foregaa uhindret. — Brofogden vil fra Brostedet ved de sædvanlige Signaler angive, om Passage kan finde Sted. c. 55° 50' N. 12° 04' E.

(Kort Nr. 267. Havnelods, Side 58.)

2747. Danmark. Kattegat. Fyns Hoved W. Vrag forgæves eftersøgt. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/2724 1933 meddeles, at Vraget af Motorskonnert *Signe Marie*, der var rapporteret sunket paa c. 55° 40' N. 10° 33' E., forgæves er eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 47/2724 1933.)

2748. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Sandpulle. Advarsel. Da der ved *Hirtshals* Havn for Tiden findes en mindre Sandpulle, som nu vil blive fjernet af en Sandpumper, maa Skibsførere skaffe sig Underretning om Dybdeforholdene, forinden de paagældende Skibe anløber Havnen.

c. 57° 35',₆ N. 9° 57',₇ E.

(Havnelods, Side 80.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2749. Norge. Langfjorden. Rolvsøy E.-Side. Gunnarneset Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1933.)

Paa 70° 59' 30" N. 24° 08' 10" E. er tændt et nyt Fyr, *Gunnarneset Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 7,₂ Sm for hvidt, 4,₅ Sm for rødt og 3,₃ Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Rødt i Pejling fra 193° til 215°. | 5. Grønt i Pejling fra 298° til 307°. |
| 2. Grønt i — - 215° - 268°. | 6. Rødt i — - 307° - 336°. |
| 3. Rødt i — - 268° - 278°. | 7. Hvidt i — - 336° - 351°. |
| 4. Hvidt i — - 278° - 298°. | |

Brændetid: 18. August—18. April.

2750. Norge. Sortlandssund. Vesterålen. Blokken Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1933.)

I Bunden af *Pollen* er tændt 2 røde, faste Ledefyr. Bagfyr: 68° 35' 55" N. 15° 23' 45" E. Forfyr: 68° 35' 56" N. 15° 23' 42" E. Flammens Højde: 32 m for Bagfyret og 26 m for Forfyret. Synsvidde: 12 Sm. Fyrpæle. Begge Fyr lyser i Pejlinger fra 66° til 178°. Ledelinien — Pejling 122° — leder midt i Indløbet mellem *Klikkøy* og den lille Holm ved *Blokkneset* og fri S. om 4,₅ m Båen paa Løbets N.-Side.

Brændetid: 12. August—24. April.

2751. Norge. Ulvesund. Ulvesund Bagfyr forandres..

(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1933.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/1985 1933 meddeles, at *Ulvasund Bagfyr* paa 61° 59' 01" N. 5° 10' 29" E. den 1. December d. A. forandres til at vise rødt Lys med En-Formærkelser. Synsvidde: 13 Sm.

(E. f. S. Nr. 33/1985 1933.)

2752. (T). Danmark. Jylland W.-Kyst. Vedersø. Vrag afmærket.

Som Afmærkning for Vragresterne af Dampskibet *Fava*, der ligger sunket i 1,₈ m Vand paa c. 56° 17' N. 8° 08' E., c. 300 m fra Land, og som er farlige for Rednings- og Fiskerbaade, er paa Kysten rejst 2 Baaker, hvis Overretlinie angiver den Retning, hvori Vraget ligger.

(Kort Nr. 255.)

- 2753. Danmark. Knudedyb. Vinterafmærkning.**
Ombytningen af Sømærkerne med Vinterafmærkningen i *Knudedyb* er foretaget.
c. $55^{\circ} 18\frac{1}{2}'$ N. $8^{\circ} 27\frac{1}{2}'$ E.
- 2754. Danmark. Manø Gyde. Vinterafmærkning.**
Vinterafmærkningen af *Manø Gyde* er foretaget. c. $55^{\circ} 17'$ N. $8^{\circ} 29'$ E.
- 2755. Holland. Oplysning om Stormvarselstationer.**
(N. f. S. Nr. 46/4327. Berlin 1933.)
1. Stormvarselstationen *Rotterdam (Koushaven)* paa c. $51^{\circ} 54'$ N. $4^{\circ} 26'$ E. nedlægges den 1. December d. A.
2. Følgende Stormvarselstationer nedlægges den 1. Januar 1934:
a. *Katwijk aan Zee* paa c. $52^{\circ} 12'$ N. $4^{\circ} 23'$ E., paa Klitten.
b. *Maasvluis* paa c. $51^{\circ} 55'$ N. $4^{\circ} 15'$ E., paa Hovedet af W.-Molen.
c. *Noord Schouwen* paa c. $51^{\circ} 45'$ N. $3^{\circ} 47'$ E., paa Klitten.
3. Stormvarselstationen *Hoek van Holland* paa c. $51^{\circ} 59'$ N. $4^{\circ} 07'$ E. afgiver fra 1. Januar 1934 fuldstændige Natsignaler.
- 2756. Holland. Maas Fyrskib. Stationstønde forandret.**
(B. a. Z. Nr. 270/2899. 's-Gravenhage og N. f. S. Nr. 47/4353. Berlin 1933.)
Maas Fyrskibs Stationstønde er ombyttet med en hvid Stumptønde, der er udlagt paa c. $52^{\circ} 01',_0$ N. $3^{\circ} 53',_1$ E., c. 500 m NW. for Fyrskibet.
- 2757. Belgien. Nieupoort. Fyr nedlagt.**
(N. t. M. Nr. 1850. London 1933.)
Det røde Blinkfyr paa c. $51^{\circ} 09'$ N. $2^{\circ} 43'$ E., paa Pierhovedet ved E.-Siden af Indløbet, er nedlagt.
(Kort Nr. 264.)
- 2758. England. Themsen Anduvning. Opmaalingsbaaker inddraget.**
(N. t. M. Nr. 1841. London 1933.)
E. f. S. Nr. 40/2329 1933 annulleres, da de deri omtalte Opmaalingsbaaker er inddraget. c. $52^{\circ} 00'$ N. $2^{\circ} 09'$ E.
(E. f. S. Nr. 40/2329 1933.)

(Se Tillæg.)

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

- 2759. Frankrig. Tréguier. Baaker genopført.**
(A. a. N. Nr. 47/2140. Paris 1933.)
Nedennævnte Baaker er genopført:
Les Trois Pierres $48^{\circ} 51' 30''$ N. $3^{\circ} 10' 19''$ W.
Notar $48^{\circ} 51' 32''$ N. $3^{\circ} 10' 13''$ W.
(E. f. S. Nr. 47/2890 1933.)
- 2760. (T). Frankrig. Tréguier. Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 47/2141. Paris 1933.)
Dourouenès Baake paa $48^{\circ} 52' 21''$ N. $3^{\circ} 10' 09''$ W. er forsvundet.
- 2761. England S.-Kyst. Spithead. Spit Refuge Lys- og Klokketønde genudlagt.**
(N. t. M. Nr. 1849. London 1933.)
Spit Refuge Lys- og Klokketønde paa c. $50^{\circ} 46'$ N. $1^{\circ} 05'$ W. er atter udlagt paa Station.
(E. f. S. Nr. 43/2481 1933.)

2762. Irland N.-Kyst. Cushendun Bugt. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1843. London 1933.)

Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 4,6 m Vand, ligger sunket paa c. 55° 08' N. 6° 02' W., 0,25 Sm 65° fra *Cushendun* Kirke.

2763. Irland E.-Kyst. Rosslare. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1844. London 1933.)

Fyret paa Hovedet af *Rosslare* Bølgebryder paa c. 52° 15' N. 6° 20' W. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 98° til 188°. | 4. Grønt i Pej. fra 246° til 286°. |
| 2. Hvidt i — - 188° - 208°. | 5. Hvidt i — - 286° - 291°. |
| 3. Rødt i — - 208° - 246°. | 6. Rødt i — - 291° - 320°. |

Løvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 35/2095 1933.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2764. (T). Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Ilha de Sao Thomé. Ilhéu das Cabras Fyr midlertidig slukket.**

(N. t. M. Nr. 1837. London 1933.)

Ilhéu das Cabras hvide, faste Fyr med Et-Blink paa c. 0° 25' N. 6° 43' E. er for Tiden slukket.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**2765. Brasilien. Pará Floden. Ponta do Curuçá Fyr tændt.**

(N. f. S. Nr. 47/4398. Berlin 1933.)

Paa c. 0° 33' S. 47° 49' W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 44 m. Synsvidde: 18 Sm. Rødbrunt Jerngittertaarn.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2766. Italien S.-Kyst. Capo dell' Armi. Fyrs Synsvidde.**

(A. a. N. Nr. 309/608. Genua 1933.)

Capo dell' Armi Fyr paa c. 37° 57' N. 15° 41' E., der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, har nu en Synsvidde paa 23 Sm.

(E. f. S. Nr. 44/2536 1933.)

2767. (P). Italien. Adriaterhavet. Isole Tremiti. Isola Caprara Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 309/607. Genua 1933.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Isola Caprara* Fyr paa c. 42° 08' N. 15° 31' E., paa N.-Kysten af Øen, til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 1^s, Blink 0,5^s, Mørke 10^s. Synsvidde: 16 Sm. Iøvrigt uforandret.

2768. Marmarahavet. Bosphorus Andvning. Taagesignaler forandret.

(N. t. M. Nr. 1827. London 1933.)

1. Taagesignalet med Sirene fra *Leandertaarn* paa c. 41° 01' N. 29° 00' E. er nedlagt.

2. Ved *Stefano Point* Fyr paa c. 40° 57' N. 28° 51' E. oprettes i Løbet af den nærmeste Tid, uden nærmere Meddelelse, et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 30^s.

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

2769. Røde Hav. Zebayir Islands. Centre Peak Island. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1847. London 1933.)

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 44/2538 1933 meddeles, at det nye Gruppe-Blinkfyſ er opført 0,3 Sm 180° fra det gamle Fyſ Plads. Flammens Højde: 153 m. Synsvidde: 15 Sm. Et rundt Jerntaarn paa pyramideformet Tremmeværksfundament. c. 15° 01' N. 42° 10' E.

(E. f. S. Nr. 44/2538 1933.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2770. Kina. Hong Kong Havn. Belcher Bugt. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 121. Shanghai 1933.)

En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa c. 22° 17' N. 114° 07' E., ved det W.-lige Indløb til *Southern Fairway*, 0,73 Sm 74° fra Toppen af *Green Island*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2771. Danmark. Isefjord. Hundested, Holbæk og Frederikssund Lodserier. Lods-takster.

Marineministeriet har under den 17. November d. A. udfærdiget Bekendtgørelser om Takster for henholdsvis *Hundested*, *Holbæk* og *Frederikssund* Lodserier. Bekendtgørelserne træder i Kraft den 1. Januar 1934 og samtidig bortfalder de under 10. Januar 1905 af Marineministeriet udfærdigede Takster for *Isefjordens* Lodserier med senere Ændringer.

2772. Danmark. Jylland W.-Kyst. Varde Havn. Havnereglement.

Under den 18. November d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Varde* Havn (c. 55° 37' N. 8° 29' 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:

Mod Øst: *Varde* Bro.

Mod Vest: En ret Linie tværs over Aæn 100 m W. for *Varde* Bro.

Mod Nord og Syd af Aabredderne og de langs disse byggede Indfatninger.

Havnen bestaar af det mellem de ovennævnte Begrænsninger dannede Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Januar 1934.

(Havnelods, Side 191.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller
Boga Nr.

England.

T Supplement No. 2 to Bay of Biscay Pilot.

Tillæg.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2773. Nordsøen. Lyngvig Fyr WSW. Banke.

Føreren af D. F. D. S.'s Dampskib *Svava* meddeler, at der omkring Vraget, der ligger sunket paa $55^{\circ} 51' (40'')$ N. $7^{\circ} 10' (30'')$ E. c. 33 Sm 250° fra *Lyngvig* Fyr, har dannet sig en mindre Banke, hvorover mindste Dybde er 11 m.

(Kort Nr. 255 og 264.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIKKER

REFSHALEØEN
OG STRANDGADE

OVERGADEN N. V. 9
OG SYDHAVNEN

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

6 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG
INDTIL 150.000 I. H. K.

AKTIESELSKABET

MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

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.

NEW EDITION

of the **WIRELESS
CHART** of the
WORLD

THIS ENTIRELY
NEW CHART,
published by the
Scandinavian Ship-
ping Gazette, gives
on one handy sheet
the latest particulars
regarding the Radio
Coast Telegraph Sta-
tions of the world.

Price 6/- post-free

Indispensable for
NAVIGATORS,
WIRELESS OPERATORS,
SHIPOWNERS,
TELEGRAPH ADMINISTRATIONS

Order Now from

**SCANDINAVIAN
SHIPPING GAZETTE**
Amaliegade 33 Copenhagen
Denmark

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO



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 » »

ARBEJDSGIVERE**OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af
en betryggende forsikringsmæssig Pen-
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS Forsikringsanstalten
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 88 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

DANSKE REDERES
ULYKKESFORSIKRINGS-
FORBUND

AMALIEGADE 33



Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

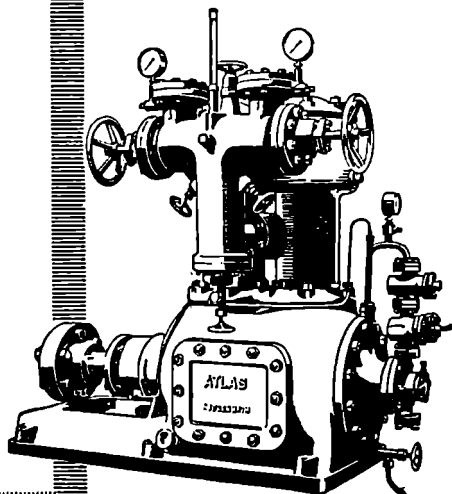
Skibsbesætninger



Klassifikations-
Selskabernes Krav

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

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



A/S ATLAS - NØRREBROGADE 198 - KJØBENHAVN N.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 50

FREDAG 8. DECEMBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
D/S af 1912
D/S Svendborg
A. P. Møller-Tankhandl.
D/S af 1929
D/S Dannebrog
D/S Orient
D/S Norden
D/S Progress
J. Lauritzen
D/S Myren
D/S Torm
D/S Vendila
Det Dansk-Franske D/S
D/S Dania
Det danske Petroleum A/S
D/S Hafnia
Andreas Christensen
A/S Det danske Kulkompagni
D/S Heimdal
De forenede Kulimportører A/S
D/S Viking
D/S Pacific
A/S Em. Z. Svitzers
Bjrnings-Entreprise
Svitzers Bugserafdeling
D/S Ursus
D/S Ballic
D/S Jutlandia
D/S paa Bornholm af 1806, Rønne
D/S Nordania
D/S Als
D/S Nautic
Det Dansk-Norske D/S
A/S De danske Sukkerfabrikker
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
D/S Jyden, Esbjerg
D/S Øresund
J. Saabye & O. Lerche
D/S af 1925, Esbjerg
D/S Phønix, Esbjerg
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
D/S Activ, Korsør
A/S Dampskibet England
A/S Dampskibet Finland.
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab, Esbjerg
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense
De forenede Bugsererselskaber

FRA UGE TIL UGE

af

AXEL GERFALK.

HVOR GAAR ENGLAND HEN? Medens disse Linier skrives, tager den engelske Skibsfart Stilling til Spørgsmaalet om Statsunderstøttelse til britiske Skibe. I Chamber of Shipping's Mødesal samles i Dag, Torsdag, Kamrets hele Bestyrelse for at drøfte og tage Beslutning om det eller de Forslag, som den nedsatte Komité til Trampskibsfartens Ophjælpning har udarbejdet. Vi ved allerede fra de Rygter, der gaar i engelske Skibsfartskredse, og som iøvrigt er blevet delvis bekræftet af Mr. W. A. Souler's Udtalelser her i Bladet og i Scandinavian Shipping Gazette, at et af Forslagene, maaske Hovedforslaget, maaske det eneste Forslag, der vil foreligge, gaar ud paa at yde et aarligt kontant Vederlag til Rederne: 10 shillings pr. Ton for Skibe i Fart og 5 shillings pr. Ton for oplagte Skibe. Med andre Ord, at England overfører Protektionismen ogsaa til Skibsfarten.

Det er de engelske Redere, der nu bestemmer Farten og paa hvis Skuldre Ansvaret maa lægges, hvis England foretager dette for den internationale Skibsfart skæbnsvangre Skridt. Handelsminister Walter Runciman, selv Skibsreder og indtil for to Aar siden Frihandelsmændenes Samlingsmærke, har i en Tale i Tirsdags udtalt, at »hvis Skibsfartsindustriens Mænd selv kunde blive enige, vilde han love dem, at Regeringen uden Tvivl vilde gøre alt, hvad der stod i dens Magt for at redde den britiske Handelsflaade«. Saa Bolden er lagt op til Frispark, det beror kun paa Rederne, om de vil sparke den i Statsunderstøttelsens Maal.

Der er selvfølgelig mange engelske Redere, der er klar over, at den Politik, der vilde blive indledet ved at kræve og modtage Statsstøtte, er meget farlig og at den paa mange Maader vil give Bagslag. Statsunderstøttelse er altid et Onde, men undertiden kan den være et nødvendigt Onde, et aldeles uundgaaeligt Onde. Man kan vanskeligt svinge sig op til Forargelse over, at et Land af strategiske Grunde opretholder en særlig hurtig og hyppig Forbindelse mellem Moderland og en udsat Koloni — der er vel heller næppe nogen, der i ramme Alvor vil bebrejde den danske Stat, at Besejlingen paa Grønland ikke betaler sig skibsfartsmæssig set. I begge Tilfælde maa Forbindelsen opretholdes. Men bortset fra slige Undtagelsestilfælde er Statsstøtte til Skibsfart ikke hyggelig at kontemplere. Dette gælder i særlig Grad Statsstøtte til Trampfarten, som i Virkeligheden er det springende Punkt i Forhandlingerne i London i Dag. Gaar man med til Principet om Statsstøtte til Trampfarten, kommer man ud for det ejendommelige for ikke at sige umoralske Forhold, at den engelske Skatteyder i mange Tilfælde vil komme til at betale Bidrag til engelske Redere for at de kan sejle Tømmer fra en russisk til en belgisk Havn, eller Korn fra en rumænsk til en spansk Havn.

Men man maa vist frygte det værste. Baade den engelske Presse og det engelske Parlament er pisket op i en fraadende hidsig Stemning imod andre Landes

Statsstøtte til Skibsfarten. Saa ønsker de engelske Redere Statsstøtte, faar de den, og faar de den paa den antydede Maade med et aarligt Bidrag pr. Ton, hvorved altsaa ogsaa Trampskibsfarten inddrages under Statsstøtten, bliver den engelske Form for Statsstøtte endnu mere umoralsk end de andre Subsidie-Landes.

Det stærkeste Bolværk mod en saadan Politik er utvivlsomt Lord Essendon. Han kræver, at man først gør et alvorligt Forsøg paa at gennemføre W. A. Souter's Oplægnings-Plan i internationalt Samarbejde med andre Landes Rederisammenslutninger. Først hvis dette mislykkes, kan England, mener Englands betydeligste Skibsfartsmand, gaa med til en Subsidepolitik for at hindre at den engelske Handelsflaade tvinges af Havene af andre Subsidienationer.

Men er Essendon stærk nok til at vende Strømmen?

MERE FART I SKIBSBYGNING

I de sidste Numre af Bladet har vi kunnet bringe Meddelelser om nye Ordre til danske Værfter. Dette er et glædeligt Tegn, vidnende om

ER PASSAGERSKIBES HØJE HASTIGHEDER RENTABEL?

Ved Aarhundredskiftet var Tyskland gennem Kaiser Wilhelm der Grosse Indehaver af Atlanterhavets Blaa Baand (23 Knob), og siden da har der været ført en fortsat Kamp om Hastighedsrekorden i transatlantisk Passagerfart, »Mauritania« (27 Knob) maatte efter »Bremen« imponerende Præstation med Gennemsnitsfart 27.9 Knob afgive det eftertragtede Baand til Tyskland, og senere har »Bremen« forbedret sin egen Rekord til 28.14 Knob.

Man maa i den Anledning og under samtidig Hensyn til, at der saavel fra fransk, italiensk som engelsk Side forberedes nye Fremstød (Normandie 30 og Cunard-Nybygningen »534«, 31 Knob) spørge, om der er forretningsmæssig økonomisk Grundlag for disse store Hastigheder.

Svaret er vanskeligt at give, hvorimod det med Sikkerhed bemærkes, at Passagertrafikken følger de hurtiggaaende Linere.

Herpaa er Norddeutscher Lloyd et talende Eksempel, skriver J. T. i Tidsskrift for Maskinvæsen. Fra en for faa Aar tilbage forholdsvis beskedne Plads har Selskabet arbejdet sig frem til nu at være det førende Selskab i den nordatlantiske Passagerfart. Af den samlede Passagertrafik omfattende de fem store — Cunard White Star, N. D. L., Hapag og Générale Transatlantique — havde N. D. L. i de første fem Maaneder af 1932 ikke mindre end 33.5 pCt., Cunard 24.2 og White Star 16.7 pCt. I de tilsvarende Maaneder af 1933 har det tyske Selskab fuldt ud hævdet sin Stilling.

Den væsentligste Andel heri — almindelige Bekvemmeligheder i Retning af Udstyr og Komfort ikke upaaagtet — har utvivlsomt Blaabaandstiltten, og som et Bevis for den Betydning, man i N. D. L. tillægger Hastigheden, skal anføres, at man efter et større Havari i s.s. »Columbus« har kasseret dette Skibs Stempelmaskineri og i Stedet indsat Turbiner, hvorved Hastigheden er sat op fra 19 til 21.5 Knob. »Columbus« gaar herefter i Vekseldrift med »Bremen« og »Europa«.

Ogsaa Hamborg Amerikalinen følger med i Kapløbet og har blandt andet foretaget omfattende maskinelle Ændringer af fire Skibe tilhørende Albert Ballin Klassen, hvorved Hestekraften er blevet forøget fra 12,500 til 28,000 A. H. K. og Farten fra 15.5 til 19.5 Knob.

Endnu mere udpræget kommer Hastigheden som Konkurrencekrav til Orde ved en af Royal Mail Line for-

tilbagevendende Tillid og Tro paa Verdenshandelens Vækst i allernærmeste Fremtid. Det engelske Fagblad, *The Motor Ship* ser meget optimistisk paa Udviklingen, navnlig med Hensyn til Motorskibene. I dets sidste Nummer spaar Bladet en afgørende Bedring i Skibsbygningen i 1934, og det gør opmærksom paa, at i de sidste fire Uger har Redere placeret Ordre for mere Motorskibstonnage end i de foregaaende seks Maaneder. Alt i alt omfatter disse fire Ugers Motorskibs-Ordre 24 Skibe, svarende til 172,000 Brutto Tons og til en Købesum omkring fire Millioner Pund Sterling. I det samme Tidsrum er der bestilt 20,000 Tons Dampskibe.

For Dansk Skibsbygning er, som allerede sagt, Tallene ogsaa opmuntrende. Danske Værfter har i Løbet af sidste Maaned modtaget Ordre paa i alt 15 Skibe, deraf 11 Motorskibe og 6 Damper. For nogle af disse Skibes Vedkommende hemmeligholdes Størrelsen, saa det er umuligt at opgive den bestemte Tonnage. Men Tallet ligger omkring 70,000 Tons.

nylig taget Beslutning, hvorefter de to bekendte Motorskibe »Asturias« og »Alcantra« skal have deres Harland and Wolff-Burmeister and Wain dobbeltvirkende, Firtakt Dieselmaskiner udtaget og erstattet med Turbiner til højt Tryk og Overhedning fra oliefyrede Vandrørskedler af Johnson Typen, medens samtidig Skibslængden skal forøges. Den nuværende H. K. er 15,000 og Hastigheden 15 Knob, men da Konkurrenceskibene paa de sydamerikanske Ruter, hvor de to Skibe beskæftiges, har Hastigheder omkring 20 Knob, maa det forventes, at de ombyggede Royal Mail Skibe vil faa op mod 21 Knobs Fart.

Der kan nævnes endnu adskillige Eksempler paa, at Hastigheden indgaar som en stærkt betydende Konkurrencefaktor. Eksempelvis har hollandske Liniefartsselskaber været ude for, at hurtiggaaende Linielastbaade gør større Fart end Post- og Passagerskibe i samme Rute, hvorved det er hændt, at Ladningspapirerne, sendt med Postbaad, er ankommet senere til Bestemmelsesstedet end den Ladning, Papirerne omhandlede. Dette uholdbare Forhold er blevet imødegaaet ved at udskifte Maskinerne i de paagældende Postbaade og indsætte nye med større I. H. K. og deraf følgende Hastighedsforøgelse op over den for Lastbaadene gældende.

Passagerlinierne er underkastet en skarp international Konkurrence, og selv om man vil indrømme og hævde Betimeligheden af at sætte en øvre Grænse for oversøisk Skibshastighed, kommer man ikke udenom det faktiske Forhold, at det hurtigste »Overløb« trækker Trafikken — og dermed vel ogsaa i nogen Grad Profitten — til sig.

Alternativet: Hastigheden holdt ved eller op mod den almindeligst forekommende Konkurrencestandard giver i hvert Fald en afgjort Formindskelse af Passagerantallet.

Et andet Forhold er, at Statssubventioner, saaledes som disse forekommer i stedse stigende Grad, skaber Mulighed for en Hastighedsstræben, som under fri Konkurrence næppe vil komme til helt saa fri Udfoldelse.

Som Tilstanden er for Tiden med nationale og internationale Kapløb, vil det stillede Spørgsmaal sikkert besvares bedst ved Henvisning til, at de store Hastigheder, selv om de i alle Retninger betales urimeligt højt, dog er et økonomisk Henseende uomgængeligt Krav, er et økonomisk sine qua non.

ENGELSK REDERI'S ØKONOMISKE HISTORIE

Det er en kendt Sag at »Peninsular« and *Oriental Steamship Company's* Indtægter i adskillige Aar ikke har været tilstrækkelige til, at man kunde foretage normale Afskrivninger. I 1930 overførte Bestyrelsen saaledes 2 Millioner Pund Sterling fra Reservefonden til Afskrivningsfonden. I 1931—32 var Nettoudbyttet, efter at Rater etc. var betalt, 938,528 Pund Sterling mindre end de normale 5 Procent pro anno, og i Aar var der et Deficit af £656,970, saaledes at man i de paagældende tre Aar har maattet tage ikke mindre end £3,595,498, hvilket svarer til Halvdelen af den indbetalte Aktiekapital, op af Reservefonden til Dækning af disse Tab. Stillingen kan dog blive endnu

værre, før Bedringen indtræder, thi, som Bestyrelsens Formand udtalte i Fjor, »stod P. and O. paa alle de Handelsruter, Selskabet besejlede, overfor en Konkurrence med udenlandske Skibe, der var byttet med Støtte af Uderlandets Statskasser og som holdtes i Drift ved Hjælp af store Subsidier«. Men mens Indtægterne af Sørejserne minus Udgifterne er steget fra £881,700 i 1931—32 til £1,182,909 i det forløbne Aar, er de Dividender, man har faaet fra subsidiære Selskaber faldet fra £356,619 til £248,228, og vi har jo allerede understreget, at Fortjenesien vilde ikke have beløbet sig til saa meget, hvis de normale 5 Procent af Flaadernes Værdi var blevet sat til Side til Af-

skrivninger. Dividenderne og Renteindtægten af andre Investeringer er faldet fra £569,789 til £259,513. Paa den anden Side er Selskabets Udgifter til Rente af Laan og Udligning af Kursdifferencer faldet fra £706,390 til £222,789, og Renten af »debentures« fra £419,079 til £384,564. Efter at der var blevet overført £110,000 til Indfrielse af »debentures« og £350,000 til Afskrivningsfondet, var der i Fjor en Balance i Selskabets Favør paa £165,537, medens i Aar, efter at 707,456 Pund Sterling er blevet anvendt til Afskrivninger (yderligere £656,970 optoges af Reservefonden til dette Beløb) og intet var blevet tilovers til Indfrielse af »debentures«, er der en Kreditbalance paa £177,342 eller en Ubetydelighed mere end, hvad der er tilstrækkeligt til at betale 5 Procent Dividende af Præferenceaktierne. Kontoen for »Overførsler til næste Aar« forøges fra £129,275 til £154,616, saaledes at Ejerne af *deferred* Aktier heller ikke i Aar faar noget Udbytte.

DE ALT FOR DYREKØBTE SKIBE

Af Selskabets Status fremgaar, at Aktiekapitalen stadig beløber sig til £7,632,518, men at Debenturegælden er blevet formindsket fra £8,468,560 til £7,487,560 og at de løbende Forpligtelser er faldet fra £15,480,149 til £14,301,790, hvilket hovedsagelig skyldes, at Vekselgælden er blevet reduceret fra £1,499,000 til £980,000, mens Reserverne beløber sig til £5,150,000 mod tidligere £5,900,000, da man, som nævnt ovenfor, har anvendt £656,970 af dette Fond til Afskrivning paa Selskabets Skibe. Hvad Aktiverne angaar, er disses bogførte Værdi blevet reduceret fra £16,212,992 til £14,764,164 ved Overførslen af £1,364,426 til Afskrivningskontoen for Dampere og til Anvendelse ved de Udgifter, der har været forbundet med Salget af adskillige af disse Dampere. De flydende Aktiver er blevet formindsket fra £7,273,461 til £5,889,583 som Følge af, at £981,000 af Selskabets disponible Midler anvendtes til Indfrielse af noget af Debenturegælden. Selskabets Flaade, der beløber sig til 468,522 Bruttotons, kostede i sin Tid £27,833,897 eller £59 og 8 s. pr. Bruttoton, men er blevet nedskrevet til £31.10s. 3d. pr. Ton, og maatte, hvis man trækker Reservefonden fra, kunne indbringe £ 10 4s. ved deres Realisation, for at Aktionærerne kunde faa hele deres Aktiekapital tilbagebetalt, under Forudsætning af, at de andre Aktiver indbragte hele deres bogførte Værdi. Den samlede Sum, anvendt til Afskrivninger, siden Dampene blev bygget, beløber sig til £190,277 mere end hvad der vilde have svaret til en aarlig Afskrivning af 5 Procent pro anno.

Denne Afskrivningsprocent er i normale Tider naturligvis tilstrækkelig til at nedskrive Flaaden i Bøgerne til et Beløb, der ligger nær deres Markedsværdi, men siden Krigen har vi ikke haft »normale« Tider, da de Fartøjer, der er anskaffet for 10—15 Aar siden har kostet meningsløst høje Beløb, naar man tager den nuværende Værdi i Betragtning, og Bestyrelsen maa derfor skænke denne Post større Opmærksomhed i Fremtiden, navnlig da mange, om ikke alle af de Baade, der er bygget under Krigen, er forældede og ude af Stand til at indtjene det, der medgaar til Afskrivninger paa dem, hvorfor man har maattet tage dette Beløb fra de Indtægter, de mere moderne Skibe har indsejlet, eller fra Reservefonden. Det rigtige i denne Paastand har faaet et slaende Bevis i den Kendsgerning, at i det forløbne Aar har de Dampere, Selskabet har solgt, indbragt £39,827 mindre end deres bogførte Værdi, og i det foregaaende Aar indbragte de £51,572 mindre end den bogførte Værdi.

Det er naturligvis indlysende, at 5 Procent pro anno er tilstrækkelig Afskrivning hvis de erlægges i en tilstrækkelig lang Periode, men Erfaringen har vist, at man ikke kan beholde Baade, der er blevet forældet, længe nok til at gennemføre en saadan Af-

skrivning: Den konsoliderede Status er et interessant Dokument, der viser, at Selskabets Flaade paa 2,154,458 Bruttotons kostede £39 9s. pr. Ton og staar i Bøgerne opført til £14 1s. 3d. pr. Ton, mens Værdien, hvis Reserverne blev fradraget, vilde blive reduceret til £4 2s. pr. Ton. Selskaberne har Reserver etc. beløbende sig til £21,467,543 samt britiske Statsobligationer etc. til en Markedsværdi af over 11 Millioner Pund Sterling. Selvom vi indrømmer, at intet Regnskab er fuldtud tilfredsstillende, som udviser, at Selskabet ikke kan betale Udbytte til Aktionærerne, saa maa dog Aktionærerne, under Hensyntagen til den Stilling, andre Rederier er kommet i, have al Grund til at være tilfredse med deres Investeringer.

DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

København, den 5. Dec. 1933.

Frugtmarkedet har maaske ikke været fuldt saa livligt i den forløbne Uge sammenlignet med de forudgaaende Uger, men Raterne er til Gengæld meget faste — og i flere Tilfælde højere. Prompt Tonnage er ret godt efterspurgt i de fleste oversøiske Markeder, og der betales »a premium« for saadanne Baade. For Januar og senere Positioner noteres og accepteres baade 1/- og 2/- lavere end for prompt. La Plata er »the market« nu som saa ofte før, og det lader til, at Regeringen for enhver Pris vil holde Eksporten oppe og give Farmerne favorable Vilkaar; den sidste Indgriben i Eksportpriserne og Valutaen bevirkede en øjeblikkelig Stilstand i Forretningerne, men Aktiviteten er nu genoprettet, og heldigvis ogsaa udvidet. De amerikanske Markeder er mere eller mindre »devoid of orders«, noget som delvis maa tilskrives Dollarens Flygtighed, og Rederne holder saa vidt mulig ud for Raten i Sterling. Oliekager fra Gulfen til Danmark blev saaledes sluttet til 17/6 i Stedet for en tilsvarende Dollarrate. De hjemlige Markeder er alle meget rolige og lidet tilfredsstillende. En tidlig og streng Vinter, som det kan tegne til, vil maaske foraarsage højere Rater i de forskellige Markeder, men Risikoen vil ogsaa blive derefter.

TRÆLASTMARKEDET

Til Trods for det sene Tidspunkt og stadig forøgede Isvanskeligheder, noteres der ikke forbedrede Rater. d. v. s. 1/- eller 2/- mere kan der som Regel ikke opnåas, men denne Ekstrafragt dækker vanskeligt den forøgede Risiko. For D.B.B. fra Syd Finland til London noteres 28/- forsøger 30/-, og for lignende Last, fra f. Eks. Sundsvall til London ca. 31/6 33/-. Trang-sund/Stansgate 660 Std. 28/- à 29/-; 1800 t. Masse Umeå/Pasages rapporteres sluttet til sv. Kr. 10.25. 5,000 t. Masse 3 Havne Mid. Sverige/Rouen udbydes til sv. Kr. 8.50 Leningrad/Riga-Danzig og diverse andre Havne har en nogenlunde god Efterspørgsel, men der er ikke megen Forandring i Raterne.

KUL, KOKS etc.

Markedet er stadig fast, og der gøres en hel Del Afslutninger; Stem er imidlertid til sine Tider vanskelig at arrangere. — Forth/København 2,700 t. 4/1½d., Forth/god dansk Havn 2,500 t. 4/3, begge med 1,000 t. Losning. Østkysten/Odense 2,400 t. 4/9d., Horsens 2,500 t. 4/6d., Assens 1,000 t. 5/3; Immingham/Vejle 1,400 t. Koks 7/-. Koks fra London noteres til om-

kring 6/-, og fra Pont Brulé ca. 5/9 5/10½ for Baade paa 15/1,800 t. Danzig/god dansk Havn 2,200 t. 4/6 49, Gdynia/Ebeltoft 800 t. 5/9. Fra Danzig/Gdynia udskibes ganske store Kvantiteter til nordfranske Havne og Irland til faste — men stadig ret utilfredsstillende Rater.

MIDDELHAVET etc.

Nedgaaende er Markedet igen svagere, da det i høj Grad har manglet paa nye Forretninger. Der notes bl. a.: Østkysten el. Wales/V. Italien 5/3 for store Baade, 5/6d. 5/7½d. for 5/4,000 Tonnere, Alexandria 5/6, Barcelona 8/6 2,000 t., Øerne ca. 7/-, Sicilien 7/3 7/6 2,000 t., 6/3 3,200 t. — De hjemgaaende Markeder har ogsaa været roligere; fra Donau er rigtignok gjort noget mere paa Basis af ca. 14/6 Antwerp/Hamburg, 14/- Antwerp/Rotterdam, 14/9 U.K., Bergen/Malmø range 16/3 Basis 4,500/5,000 t., 3d. à 6d. mere for mindre Baade. Sortehavet/Shanghai/Dalny/Japan betalte 13/9, Option Vladivostok 14/-, f.i.o. Poti/Kont. 7,000 t. Eris 10/6, Sfax/Rouen 4/6,000 t. 33/34 Frcs., Sfax/Bristol 2/3,300 t. 9/-. For Frugt, Jordnødder, Oliekager etc. er Markedet uforandret.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Montreal maa betragtes som værende færdig for i Aar, men er ikke officielt lukket. En Del af de Baade, som har været oppe i Søerne har Vanskelighed ved at komme ud i aabent Vand, og en Overvintring vil selvfølgelig være meget følelig — for ikke at sige katastrofal — for nogle. Befragtningerne fra Nordstaterne er stadig handicapped af den svingende Dollar, og for det lidt, som gøres, betales minimale Rater. 4,500 t. Cuba/U.K.-Kont. er gentaget til 13/6. Hopewell og Baltimore/Alexandria 5,000 t. Salpeter 12/- f.o.b. 9d. Losning. — Oliekager Gulfen/Danmark er gjort til 17/6, svarende til ca. 4.50 Dollar den Dag Certepartiet blev oprettet. — Fra Vestkysten rapporteres ingen nye Afslutninger — hverken til Europa eller til Østen.

SYDAMERIKA

Udgaaende Kul er helt uforandret, derimod har der i de hjemgaaende Markeder været en usædvanlig Bevægelse. Midt i Ugen, da Regeringen greb ind — baade i Priserne for Eksportvarer og i Valutaen, indtraadte der en Pause i Befragtningerne, men dette blev hurtigt genoprettet, og Ugen sluttede meget fast.

Afslutninger: Buenos Aires/Bergen-Åhus 6,000 T. 17/6, Antwerpen/Rotterdam 15/3, 24/12-4/1; Rosario/p.p. U.K./Antwerpen/Rotterdam 6,500 T. 16/3 ult. December; Rosario/p.p. U.K./Antwerpen/Rotterdam 6,400 T. 17/6 primo December; Rosario/Antwerpen 8,000 T. 17/-, primo December, 7/7,300 T. 17/3 ult. December; San Lorenzo/U.K. 6,000 T. 17/-, 23/12-5/1; San Lorenzo/U.K. A/Rotterdam 5,100 T. 17/9, 5/20' Januar; San Lorenzo/Bergen/Åhus 5,700 T. 19/3, 1/20' Januar; Rosario/Durban 7,000 T. 16/6 December; Bahia Blanca/Shanghai 8,400 T. 15/6 December.

ØSTEN

For prompt Tonnage er de forskellige Markeder meget faste. Der er i Særdeleshed gjort en hel Del i Bønner fra Dalny/Vladivostok. Dalny Lastning: 7,100 T. 26/6, December, 7,500 T. 25/6, Januar, 7,700 T. 25/- Januar/Februar, Option Vladivostok 2/- mere. Vestaustralien/Europa har betalt 22/9 (bulk) December, 25/6 (bags) December, 26/- Januar. Saigon/Middehavet-Kont. 8,900 T. December/Januar 25/6, parcel 3,500 T. Januar 27/6. Madras/Kont. 25/- 25/6, Middehavet 1/- mindre. Kul Durban/Adén 8/3, Port Sudan 8/3, Java 6/-.

TIME-CHARTER

Vestindien rolig; ca. 4,000 T. ca. 80 c.
Trip: 8,050 T. del. Philadelphia/redel. U.K. Kont. via Gulf 75 c.

5 AAR SIDEN »KØBENHAVN« FORSVANDT

Det var den 14. December 1928, Femmasteren, Skoleskibet »København«, forlod Buenos Aires med Adelaide i Australien som Maal, og hvortil den ventedes i Februar.

Men »København« kom ikke og ingen har nogen Sinds set det ringeste Spor af den prægtige Sejler eller alle dens prægtige Gutter.

Det norske Skib, »William Blumer«, havde haft Radioforbindelse med »København« den 21. og 22. December og ny Forbindelse var aftalt for den 23., men da var »København« tavs — maaske dels Skæbne allerede da var beseglet.

Alle Eftersøgninger var forgæves, skønt der blev ofret meget store Summer derpaa af Ø. K.

»København« var udstyret som det sømmede sig Verdens største Sejlskib og Ø. K. Det var paa 5,175 Tons d.w., havde en 640 HK Dieselmotor og en Sejlmasse paa 50,000 Kvadratfod, vejende 22 Tons. Masterne var 200 Fod høje med en staaende og løbende Rig paa tilsammen 28 engelske Mil.

I Forstavnen saas som Galionsfigur den brynjeklædte Absalon med Dannebrog's Farver i Skjoldet.

»Norsk Aftenpost« vier 5 Aars Mindet en interessant illustreret Artikel, hvori det hedder:

»Man kan tænke sig den Fortvivlelse, som vilde være opstaaet, om vort eget Skoleskib, »Sørlandet«, var forlist sporløst. Danmark maatte gennemgaa en saadan Sorg, Verdens største Skude, »København«, var Danmarks Stolt-hed, en Sejler, som maatte bringe Dannebrog den største Hæder, hvor den viste sig. Men dens Skæbne var bestemt, og indtil denne Dag er ikke den mindste Flis af det vældige Fartøj fundet. Sorgen over det tabte Skoleskib og de 60 unge Mænd havde Karakter af en Landesorg.

Bladet citerer det Vers, hvormed Hother Scharling i 1921 sluttede sin Bog om »København« ved Hjemkomsten fra det første Togt:

Viden vi fartede om og fik Bør,
som vor Skæbne nu var til,
aldrig dog som i Dag
saa dejlig en Fryd den os bar til.
Aldrig til skønnere Strand den os bar,
ej med sødere Stemme
Stormen i Sejlens sang end Sangen:
Saa er vi hjemmel!

De kom aldrig hjem »København«s Gutter fra den sidste Langfart. De gik ned under Dannebrog med Havets stoltste og hvideste Svane, hvis Undergang den hele Sømandsverden endnu sørger over.

Disse sympatiske norske Ord er glædelige midt i Sorgen, der melder sig igen nu i December, 5 Aars Dagene for »København«s sidste Rejse — en Sorg, der altid føles dybest i de 60 Hjem, men deles af hele det danske Folk, og, som det norske Blad skriver, af hele Sømandsverdenen.

GOD JULEGAVE TIL UNGDOMMEN

Engang i Juni vendte Knud Andersen som bekendt hjem med sit berømte Skib »Monsunen«. Nu foreligger den dristige Søfarers Beretning om den farefulde Rejse over de store Have og de mange mærkelige og muntre Oplevelser — »Monsunens Eventyr paa de store Have«.

Den 8. Juni 1932 Kl. 11 slæbtes Baaden ud til den 33,000 Mil lange Rejse, der kun blev afbrudt af en Maaned's Ophold i Wellington, New Zealand. Med fire Kammerater drog Knud Andersen af Sted paa Lykke og Fromme, ikke for at gøre Sensation eller sætte Rekorder, men slet og ret for at fordybe sig i Havets og Uvejrets Væsen, der »siger saa meget om Menneskesind«, og for at »leve et trygt og lykkeligt Liv og lade Kærlighed raade over Had, Visdom over Dumhed, Forstaaelse over Snæversyge og Offervilje over Begær«. De dannede et lille Samfund paa Havet, af Sonny Boy, den ene af Deltagerne, kaldet Verdens mest ideelle State. Mandskabet maatte lade mangen en Tørn, i mørke Uvejrsmøtter, hvor Bølgerne slog ind over Baaden. Et Par Gange skiftedes de til at pumpe flere Døgn i Træk med en Haandpumpe, 120 Tons i Døgnet. Til andre Tider kunde de glæde sig over Havets Vidundere, alt medens Grammofonen spillede, indtil den en skønne Dag gik i Stykker midt i »Vær velkommen Herrens Aar«. Store Skarer af Flyvefisk passerede »Monsunen«, Hajer med Sugfisk omkredsede den og blev nærgaaende, Søløver boltrede sig under Bøvsprødet, Morilden flammede om Hvalerne, og Blæksprutterne aflagde undertiden Besøg paa selve Dækket, »og jeg prøvede deres Blæk i min Fyldepen«. Man drøftede Alverdens Problemer og reformerede Samfundet gentagne Gange. Man var paa Ration og undgik iøvrigt at blive for tykke ved at kravle gennem et Tøndebaand. Et kort Besøg aflagdes paa Tenerife, saa sejlede det lille Skib videre Syd om Kap det gode Haab, over det indiske Ocean, Syd om Australien og Tasmanien til de ubeboede

Aucklandsøer, fortsatte over det stille Ocean, indtil Skibet blev læk og maatte gaa ind i Wellington Havn. Paa en mærkelig Maade fremskaffes Penge til Reparationsudgifter, og Rejsen kunde gaa direkte videre tilbage til Frederiksholms Kanal.

Begivenhederne om Bord og i Land er fortalt med stor Friskhed. Knud Andersen er baade en skarp Iagttagere og Skribent. Bogen er illustreret med Forfatterens Fotografier fra Rejsen; den er udgivet af Gyldendal og koster 7 Kroner 75 Øre.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ophævet Rederi

»Statstidende« meddeler, at Likvidationen af Dampskibsselskabet »Botnia« nu er sluttet, hvorefter Selskabet er ophævet.

Kanadiske Havne

Den kanadiske Marineminister meddelte for nylig, at Kanada har 200 Havne, og at den til Uddybninger, Bygning af Lagerskure og Elevatorer anvendte Kapital for de vigtigste otte Havne beløb sig til 115 Millioner Dollars. I de senere Aar er bygget 67 Radiostationer, hver med en Aktionsradius paa 500 Sømil, og endvidere er i alt oprettet 15 Radiopejlstationer.

Storebæltfærgernes 50 Aars Jubilæum.

Den 1. December holdt Storebæltfærgerne 50 Aars Jubilæum. 1. November 1883 blev Loven om Dampfærgeforbindelse over Storebælt gennemført. Udviklingen af Trafiken over Storebælt i de forløbne 50 Aar fremgaar af et Par enkelte Tal:

I 1884—85 (det første Driftsjaar) overførtes 141,339 Personer og 21,658 Tons Gods. I 1932—33 1,081,000 Personer og 681,000 Tons Gods.

Over 100,000 Arbejdsløse.

Ifølge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne den 1. December indtegnede ledige 102,043, heraf 7,973 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 99,607 og 7,828.

Paa samme Tidspunkt i 1932 var Antallet af indtegnede ledige 146,308, hvoraf 31,534 var personligt tilmeldte.

Antallet af ledige arbejdsløshedsforsikrede er altsaa 20,704 lavere end paa det tilsvarende Tidspunkt i 1932.

»Malmø«s Kollision

Det til i Fredags fastsatte Retsmøde i Malmø angaaende Kollisionen mellem Øresundsselskabets Damp »Malmø« og den norske Damp »Alix« blev ganske kort.

Da der, som tidligere omtalt, er optaget Forligshandlinger mellem Parterne, udbad disse sig Anstand i 3 Uger til Fortsættelse af disse Forhandlinger. Der blev derefter berammet nyt Retsmøde den 21. December.

Laanekasse for norske Skibe

»N. H. og S. T.« erfarer, at Rederforbundets Centralstyre har behandlet Spørgsmaalet om Laanekasse for norske Skibe, og at det vil fremlægge positivt Forslag herom for Hovedstyret.

4000 Juletræer til Island

I Lørdags afgik Det Forenede Dampskibs Selskabs Damp »Island« via Thorshavn til Reykjavik.

»Island« medførte 42 Passagerer og 4000 Juletræer til Island.

Sejlende Dampskibe i »Teknologisk«

Julegaveudstillingen i Teknologisk Institut overgaar i Aar sine Forgængere med Hensyn til Attraktioner. Udstillingen er saaledes prydet med sejlende Dampskibe, selvooplukkende Klapbroer, elektriske Baner og arbejdende Skibsværfter.

Hele Arrangementet fylder i Gulvareal saa meget som en pæn 5 Værelser Lejlighed. Dampskibene er ca. halvanden Meter lange, saa det er jo ikke Legetøj, man ser hver Dag; men det vil sikkert som andet mekanisk Legetøj ved Juletid vise sig at interessere de voksne lige saa meget som Børn.

Verden rundt i Motorskøjte

Til Lystbaadehavnen ankom i Gaar en norsk Motorskøjte »Ho-Ho«. Med Baaden følger fire Mand, der med Nordmanden H. Brøn som Fører agter sig ud paa en Tur Verden rundt. København er første Station efter at Ekspeditionen har forladt Norge, og man maa haabe paa et bedre Resultat for »Ho-Ho«, end den senere Tids mange Forsøg paa »Verden rundt« som Regel har opnaaet.

Dansk-Amerikaners tragiske Død

»United States« kom i Onsdags til København med Flaget paa halv Mast. Paa Rejsen fra New York skete en Ulykke, der kostede et Menneskeliv. Den Forulykkede er en dansk-amerikansk Ingeniør H. I. Køppen, der var ansat ved en Telefonfabrik i New York. Han var nu paa Vej hjem for at holde Juleferie hos Familien i Middelfart. Aarsagen til Ulykken er, at Ingeniør Køppen er gledet paa Dækket og i Faldet har slaet Hovedet, hvorved der fremkom et Kraniebrud. Han kom straks under Skibslægens Behandling, men Døden indtraadte nogle Timer senere. Den forulykkede Ingeniør Køppen var 53 Aar gammel og ugift.

Sandpulle ved Hirtshals

Da der ved Hirtshals Havn for Tiden findes en Sandpulle, som nu skal fjernes af en Sandpumpe, maa Skibsførere skaffe sig Underretning om Dybdeforholdene, forinden de paagældende Skibe anløber Havnen.

Nye Lodstakster

Marineministeriet har udfærdiget Bekendtgørelse om Takster for Hundested, Holbæk og Frederikssund Lodserier, der træder i Kraft den 1. Januar 1934, og samtidig bortfalder de tidligere Takster for Isefjordens Lodserier med senere Ændringer.

Kularten paa Norge

Norges Rederforbund meddeler Dansk Dampskibsrederiforening, at i Henhold til officiel Beretning fra Drammen havde den i Aarets 3. Kvartal et samlet Anløb af 25 Kul- og Koksskibe. Deraf var kun de 8 norske og tre af disse med Kul fra de norske Gruber paa Svalbard. Af Resten var 8 svenske, 6 danske, 1 engelsk, 1 lettisk og 1 polsk.

Pontonbro flyttes

Hvis Vejrforholdene tillader det, flyttes Pontonbroen over Roskilde Fjord ved Frederikssund et Stykke mod Syd i Dagene den 11. og 12. December, og under Flytningen kan det ikke paaregnes, at Gennemsejling kan foregaa uhindret. — Brofogden vil fra Brostedet angive ved sædvanlige Signaler om Passage kan finde Sted.

Den nye Flydedok i Bergen

For kort Tid siden samledes samtlige Sektioner af den nye store, 500 Fod lange Flydedok i Bergen, der antagelig kan afleveres færdig omkring Aarsskiftet. I Dokken, der skal ligge ved Laksevåg, kan dokkes Skibe paa indtil 16,000 Dødvægt Tons, og Byggeprisen er henved 1.8 Millioner Kroner.

Julebrevene til Statsskoleskibet

Statsskoleskibet »Danmark« er Fredag Formiddag Kl. 10 ankommet til Teneriffa og har kastet Anker paa Reden. Efter et Ophold paa et Par Dage gaar »Danmark« atter ud paa Øvelsessejlsads.

Den sidste Frist for Afsendelse af Julebreve til »Danmark«s Besætning er 11. December. Brevene maa, som tidligere meddelt, hverken indeholde Tobak eller Cigaretter. Adressen er: Statsskoleskibet »Danmark«, Købmagergades Postkontor, København K., og Brevene skal kun frankeres med indenlandsk Porto.

D. F. D. S. Julerejser

I Tiden omkring Jul udsteder Det Forenede Dampskibsselskab som sædvanlig Tur- og Returbilletter til nedsat Takst til Oslo, Stettin og London. Selskabet har udsendt et fikt lille Hefte, der giver alle Oplysninger vedrørende Fartplanen og Billetpriiser.

Paa Ruten til London udstedes Billeterne for Afgang i Tiden fra 18. til 29. December. Disse Julebilletter er gyldige i 18 Dage regnet fra den Dag, Afrejsen fra Danmark finder Sted. I Tilslutning til disse Julerejser over Esbjerg —Harwich yder De Danske Statsbaner 25 pCt. paa de ordinære Billetpriiser mellem Esbjerg og de danske Statsbanestationer. Paa Esbjerg—Harwich Ruten er der som bekendt daglig Fart i begge Retninger undtagen Søndag.

Til Julerejserne til Oslo eller Stettin gælder de nedsatte Takster fra 14. til 31. December. Disse Ruter besørges af Dampene »Kong Haakon«, »M. G. Melchior« og »Odin«, og via Stettin er der ligeledes billige Julebilletter til Berlin.

SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 & 4326

51,000 TONS FRA GÖTAVERKEN SIDSTE AAR

Götaverken leverede i sidste Regnskabsaar (1. Juli 1932—30. Juni 1933) 51,000 Tons mod 103,000 og 129,000 Tons i de to nærmest foregaaende Aar. Leveringssummen for de 51,000 Tons var 21.1 Million Kroner. Blandt de leverede Fartøjer var m.s. »Aurora« paa 8,230 Tons d.w., m.s. »Kaaiparen« paa 5,440 Tons d.w., m.t. »Belita« paa 9,840 Tons d.w., m.t. »Ruth« paa 2,230 Tons d.w., m.t. »Sysla« paa 9,670 Tons d.w. og m.t. »Ferm« paa 9,860 Tons d.w. Videre er der leveret nogle Vagbaade, en Toldkrydsr, diverse Broer og Kedler etc.

I Flydedokkene tilhørende Götaverken har i Aarets Løb været doksat 179 Skibe, og paa Slippene har været sat 43 Skibe.

Siden 1. Juli har Götaverken faaet Bestilling paa et Fyrskib, en Jager, nyt Maskineri for »Clas Fleming«, et Motorskib paa 8,300 Tons d.w. og et Motortankskib paa 12,000 Tons d.w.

Af Bestillinger, som gores ogsaa paa andre Hold, faar man Indtrykket af, hedder det, at det værste af Krisen for Skibsbygningsindustrien nu er paa Vej til at over-

vindes. Dette bekræftes ogsaa af det Faktum, at det paa Götaverken sysselsatte Antal Arbejdere er større nu end ifjor. For Øjeblikket er Antallet af Arbejdere 2,647 Mand, mod paa samme Tid ifjor 2,084 Mand.

12,000 T. TANKMOTORSKIBSORDRE

Som fornylig meddelt har Anglo Saxon Petroleum Co. fassat et stort Nybygningsprogram omfattende en Række 12,000 Tons, Tankmotorskibe, hvoraf fire som meddelt er placeret ved engelske Værfter og tre ved tyske Værfter med en Nybygningsordre til hvert Værft.

Det meddeles nu, at der ialt er bestilt tolv saadanne Tankmotorskibe. Foruden de foran nævnte er tre af Nybygningsordrerne placeret ved hollandske Værfter, ligeledes med et Skib til hvert Værft. Den ellefte Nybygning er reserveret for et italiensk Værft, og den tolvte har Odense Staatskibsværft faaet overdraget.

Det er den tiende Nybygnings-Ordre, der i Løbet af Efteraaret er tilgaaet danske Skibsværfter. Nybygningen skal være et Dieselmotor-Tankskib af nyeste Type paa 12,000 Tons Dødvægt og bygges for en Fart paa 12 Knob. Skibet skal være færdig til Aflevering i Løbet af godt et Aarstid.

+ DANSKE HAVNE +

ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredder har 7,5 m og i Fyrilinen 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—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 Pløjetønder og flere Fyriliner. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller Indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserlov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kafen. Specielle Bassiner for Hyttelade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Prilager ved Toldboden.

KJØBENHAVN

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

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

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Laddning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt proviantrende Skibe er fri. Lods 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 Blergaldampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

NYBORG

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

RUDKJØBING

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

DANSKE FARVANDE AFMÆRKES MED »KATTEØJNE«

Fyr- og Vagervæsenet har i den senere Tid foranstaltet en Række Forsøg i visse danske Farvande, hvor Besejlings-Forholdene er særlig vanskelige om Natten. Efter hvad »Berlingske Tidende« erfarer, gaar Forsøgene ud paa, at man anbringer Prismer paa Sømærkestagerne, saaledes at de ved Projektør-Belysning giver et Glimt fra sig — akkurat som et Kattøje. Man venter sig meget af disse Forsøg, der hidtil er faldet gunstigt ud, men har ogsaa Opmærksomheden henvendt paa andre Forbedringer. Saaledes følger man med spændt Interesse de Forsøg, der gøres i Udlandet med infrarøde Straaler, og som i givet Tilfælde kan komme til at virke revolutionerende for hele Skibsfarten.

Rutefarten kræver Fyr — giv den Kattøje!

Vagerinspektør, Orlogskaptajn H. C. Ørsted fortæller om Forsøgene:

— Naar man ser paa Danmarkskortet, f. Eks. paa Haderslev Fjord, vil man forstaa, at det ofte kan have sine Vanskeligheder at besejle danske Farvande om Natten. Der er saa mange Krumninger og mærkelige Strømforhold, der besværliggør Sejladserne. I gamle Dage betød dette mindre, da ankrede man op, naar man ikke kunde finde Vej; men i vore Dage, da Publikum stiller store Krav til Rutetraffikken, nytter det ikke noget. Baadene maa føres igennem. Derfor hører man ogsaa Gang paa Gang Rutebaadene kræve forøget Fyrbelysning af Havnene og af Staten — men det er meget kosbart at bygge Fyr, og derfor har

vi anstillet visse Forsøg, som Havnene bør have Opmærksomheden henvendt paa, idet Erfaringerne fra Forsøgene viser, at man i en vis Udstrækning kan lede Sejladserne ved Hjælp af »Kattøjne« paa Sømærkestagerne. Det er en baade billig og praktisk Foranstaltning.

Skibene leder sig frem ved Projektørernes Hjælp.

— Hvordan er disse Kattøjne?

— Det er Prismer, som sættes i en Kreds omkring Stagen, saaledes at de giver Refleks ved direkte Belysning, ogsaa naar Stagen indtager en vis Hældningsvinkel. Rutebaadene er nemlig for en stor Dels Vedkommende forsynet med Projektører, og om Natten finder de Vej ved at søge Sømærkerne med Projektører. Dette Arbejde vil vi nu lade dem ved at forsyne Sømærkerne med disse Prismer.

— Hvorledes er Erfaringerne fra disse Forsøg?

— Vi maa ikke klage. Der er Dampere, som har fundet Mærkerne paa 1500 Meters Afstand. For øvrigt forsøger vi med to Slags Prismer, hvide og røde, svarende til den hvide og den røde Afmærkning af Farvandene. Erfaringerne fra de hvide gaar ud paa, at de virker aldeles upaaklageligt, hvorimod vi endnu ikke har saa stort et Materiale om de røde. Forsøgene gøres i Haderslev Fjord, Indsejlingen til Odense og paa Rørvig-Færgens Rute. Men i en nær Fremtid vil vi ogsaa prøve at sætte nogle af Mærkerne op i Limfjorden.

De infrarøde Straaler i Skibsfartens Tjeneste?

— Forestaar der ellers Omdannelse af Farvande-afmærkningen?

— Ikke i nogen væsentlig Grad. Men vi har Opmærksomheden henvendt paa de infrarøde Straaler, der for Tiden er Genstand for megen Omtale i Tidsskrifter Verden over. De har en forbløffende Virkning, idet de gaar gennem Taage. Hvide Straaler brydes meget af Taagen, røde Straaler mindre, men de infrarøde Straaler brydes endnu mindre, og kan man derfor opfinde et nogenlunde billigt Apparat, der kan optage disse Straaler, kan det komme til at virke revolutionerende for Skibsfarten, idet Fyrtjenesten i taaget Vejr bliver meget bedre, ligesom det ogsaa vil have Betydning for Sikkerheden og maaske Farten til Søs. Vi anstiller ikke Forsøg med de infrarøde Straaler, men vi følger nøje de Fremskridt, man gør med Hensyn til Forskningen og Udnyttelsen af dem.

DANSK SØMANDS-DAAD
I ATLANTERHAVET

Den danske Damp »Maine« har i Mandags reddet ti Mand af Besætningen og en Passager fra Vraget af Newfoundland-Skonnerten »Edward VII« 300 Kilometer fra Kap Race telegraferes fra Halifax. Vraget var af Stormen ført hen ved 400 Kilometer ud af sin Kurs, og de Ombordværende, der led under Kulden og manglede baade Levnedsmidler og Vand, havde opgivet alt Haab, da Redningen kom.

»Maine« fortsætter nu til Nordfolk i Virginia.

»Maine« tilhører Det forenede Dampskibsselskab, den er paa 1,326 Tons og har 20 Mands Besætning med Kaptajn Niels Hansen som Chef. Den 10. November gik den fra København paa Rejse til Charleston og skal være her tilbage om ca. tre Maaneder.

VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

OKTOBER MAANED 1933

Generalkonsul Harald Koch indberetter, at man fra det Statistische Landesamt har modtaget en Vægt- og Vær-

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

	Indførsel:		Udførsel:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler	5,998.4	2,020,920	83,130.6	7,563,400
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf ..	2,640.1	915,683	1,419.7	543,306
3. Træ og Trævarer	3,412.1	678,107	77,547.6	5,447,606
4. Bygningsmateriale og keramiske Frembringelser	10,060.0	504,793	17.2	9,906
5. Brændselstoffer, Asfalt, Beg etc.	17,961.3	1,050,829	294,295.2	4,311,377
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf	2,194.4	801,834	4,071.8	238,738
7. Erts, Metal & Metalvarer	25,050.4	2,417,970	1,567.6	582,334
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser ..	1,984.6	435,250	488.3	188,992
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf	538.4	1,030,963	105.2	237,834
10. Beklædning, Galanterivarer	4.9	39,772	88.9	346,459
	69,844.6	9,896,221	462,732.1	19,469,952

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i September androg 58,917.3 t. til en Værdi af 7,661,745 G. Herefter er Indførslen steget vedtægtsmæssigt med 10,700 t. eller med 16 pCt., medens Værdien steg med 2.3 Mill. G. eller med 30 pCt. Stigningen viser sig i alle Grupper med Undtagelse af Tekstilgruppen. I Levnedsmiddelgruppen udgør Stigningen c. ¾ Mill. G.

Udførslen i Oktober steg sammenlignet med September vedtægtsmæssigt med 53,000 t. eller med 13 pCt., værdimæssigt med 2.5 Mill. G. eller med c. 14 pCt. Den største

Stigning falder paa Levnedsmiddelgruppen med næsten 2 Mill. G. og paa Kulgruppen med 0.8 Mill. G.

Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes c. 4,200 t. Sild, c. 2,100 t. animalsk Fedt, c. 1,700 t. Planter, c. 1,300 t. Sædfrø, c. 10,200 t. Kul, c. 6,300 t. Koks, c. 14,100 t. Erts, c. 6,400 t. Svovlkis, c. 2,500 t. Jern, medens de vigtigste Udførselsvarer var ca. 44,700 t. Rug, c. 21,700 t. Byg, c. 2,600 t. Ærter, c. 4,200 t. Melasse, c. 1,300 t. Paraffin, c. 75,000 t. Træ, c. 281,000 t. Kul, c. 5,200 t. Koks, c. 1,000 t. Petroleum, c. 6,500 t. Smørolie, c. 1,000 t. Salt.

**SEND DERES GAVE
PR. TELEGRAM**

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

CENTRAL 13578

GAVE-TELEGRAM A/s
prompte og samvittighedsfuld Betjening
AMALIEGADE 33 K.

PERSONALIA

Vi gratulerer —

Overretssagfører, Direktør C. Greve Ahlefeldt-Laurvig, Danske Rederes Retsværn, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

En almindelig afholdt Kollega, Maskinmester i D.F.D.S., Sofus Larsen, har den 1. December været 1. Mester i Selskabet i 30 Aar.

Mester Larsen ansattes i D.F.D.S. den 1. Januar 1896 som 3. Mester i S.S. »Harald« og har siden bl. a. virket i Skibene: »Harald«, »Magnus«, »Dan«, »Iver« og gør for Tiden Tjeneste i S.S. »Skjold«.

Farvel til Søen

En af Det Forenede Dampskibs-Selskabs veltjente Forere, Kaptajn H. Tønnesen, lagde i Fredags op efter mange Aars Tjeneste i Selskabet. Kaptajn Tønnesen har i en lang Aarrække ført Skib for D.F.D.S., en Tid i Middelhavsarten, i de sidste Aar som Fører af Damperen »Ydun« i København—Horsens-Ruten. Han fyldte fornylig 65 Aar, og som Følge af Aldersgrænsen maatte han afgive Kommandoen og gaa over i de pensioneredes Rækker.

POSITIONSLISTE

PR. 5. DECEMBER 1938

A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Newport 7.12.
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Blanco 7.11.
m.s. *Africa*, Himmelstrup, ank. Hamborg 3.12. udg.
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Catania 17.11.
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne 21.11.
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Genua 6.12. til Livorno.
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamborg 4.12. udg.
s.s. *Alssund*, Petersen, afg. New York 25.11. til Bristol.
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Southampton 4.12. til St. Thomas udg.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 9.11.
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Manila 2.11.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Genoa 1.12. til Port Said udg.
m.s. *Argentina* Juul-Larsen, afg. B. Aires 5.12.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Las Palmas 29.11. til Kbhvn.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Tara-fa 24.11.
m.s. *Asia*, Kolls, afg. Sagua 1.12. til Vancouver udg.
s.s. *Askø*, Langlykke, afg. Frederikshavn 28.11. til La Rochelle.
m.s. *Asnæs*, Ankensen, afg. Carreg-Y-Llam. 6.12.
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Rataul 24.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Kbhvn. 2.12. til Danzig.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Ushant 4.12. p. R. t. Sydney udg.

B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Benedikt*, Ellehammer, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
m.t. *Bente Mærsk*, afg. New York 21.11.
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Stettin forv. 9.12. til Kbhvn.
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Piræus 23.11.
s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Gdynia 5.12. til Danzig.
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Hull 22.11.
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 28.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5. 12. 33

LONDON	22,40	MADRID	56,00
NEWYORK	440,00	AMSTERDAM	274,60
BERLIN	162,00	STOCKHOLM	115,70
PARIS	26,80	OSLO	112,70
ANTWERPEN	94,90	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	132,20	PRAG	20,40
ROM	36,10		

- m.s. *Boringia*, Væring, ank. Hamborg 1.12. hjg.
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Sagua (Cuba) 2.12.
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Tyne 24.11.
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Progreso 1.12.
s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Valencia 25.11. til Kbhvn.
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Norfolk 29.11.
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Antwerpen 1.12. til Kbhvn.

C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
m.s. *California*, Andersen, afg. Rio 29.11. til Kbhvn.
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. New York 20.11.
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Ceuta forv. 6.12. til Melilla.
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Shanghai 21.11.
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.11.
m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Farsley 3.12.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseilles 26.11.
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Tunis 3.12.
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Point de Galle 21.11.
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Leningrad 2.11.
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Methil 5.12. til Kbhvn.

D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 9.12. til London.
s.s. *Dana*, Bang, ank. Marseilles 3.12.
s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Leningrad 3.12.
m.t. *Danmark*, Bjark pass. 28° 10' N. 57° 40' V. 27.11. p. R. t. Aronmouth.
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Hamborg 3.12. hjg.
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Rotterdam forv. 5.12. til Esbjerg.
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 15.12. til Newcastle.
s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 9.12. til Kbhvn.
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Thorshavn forv. 4.12. til Kbhvn.
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

E

- s.s. *Ebro*, Jarltorp, afg. Palermo 6.12. til Tarragona.
s.s. *Effie Mærsk*, afg. Randers 25.11.
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Valencia 28.11. til Kbhvn.
s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.
s.s. *Elie*, Larsen, pass. Ushant 6.12. p. R. t. Harburg.
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Aalborg 24.11.
s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Skagen 27.11.
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Houston 1.11.
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
m.s. *Erria*, Topp, ank. Singapore 30.11. hjg.
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Musel Harbour 29.11.
s.s. *Estland*, Egetoft, ank. Valencia 4.12.
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 4.12.

F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
s.s. *Fano*, Korff, ank. Danzig 27.11.
m.s. *Fionia*, Mouritzen, afg. Port Said 4.12. til Genoa hjg.
s.s. *Flora*, Kann, afg. Aarhus 8.12. til Newcastle.
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 25.11. til New York.
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 15.12. til Kbhvn.
s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Boness 30.11. til Nakskov.
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Newcastle 24.11.
s.s. *Gerda Toft*, ank. Danzig 4.12.
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 8.11.
s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Sundsvall 1.12.
s.s. *Gudrun Mærks*, ank. Leningrad 17.11.

H


- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 3.12.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Gdynia forv. 13.12. til Kbhvn.
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Candia 29.11.
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Leningrad 20.11.
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Swansea 4.12. til Kbhvn.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 12.12. til Kbhvn.
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Cardiff 17.11.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 1.12. til Manchester.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 6.12. til Swansea.
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 14.12. til Hull.
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Leningrad 18.11.

I

- m.s. *India*, Kruse, afg. Cristobal 1.12. til St. Thomas hjg.
m.s. *Indien*, Bronér, ank. B. Aires 29.11.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Danzig 1.12. til La Rochelle.
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Methil 22.11.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Danzig 3.12.
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Vejle 2.12.
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 2.12. til Reykjavik.
s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Sarpsborg 2.12. til Portland.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. New York 19.11.

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

s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Vejle 2.12. til Trangsund.
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Hamborg 24.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Tsingtao 4.12. udg.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. West Hartlepool 17.11.
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Newport 20.11.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Immingham 2.12. til Puerto Colombia.
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig 9.12. til Kbhvn.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Jucaro 24.11.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Haderslev 1.12.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 5.12. til Preston.
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Singapore 2.12. til Bangkok udg.
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Skagen 26.11. for vestg.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 21.11.
 s.s. *Lera Mærsk*, afg. Kiel 24.11.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Bilbao 22.11.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Rouen 3.12.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, afg. Riga 1.12.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bergen forv. 5.12. til B. Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Hartung 14.11. til Welmington.
 s.s. *Maja*, Clausen, Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Christensen, pass. Perim 24.11. p. R. t. Singapore udg.
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Stugsund 28.11. til Rouen.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Skagen 4.12. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 7.12. til Kbhvn.
 s.s. *Maria Toft*, afg. Leningrad.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Aruba 25.10.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Leningrad 24.11.
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. B. Aires 1.12. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Tyne 14.11.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Messina 1.12. p. R. t. Port Said udg.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Casablanca 13.12. til Tanger.
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

s.s. *Nevada*, Kolster, afg. B. Aires 2.12. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Moji 16.11.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Yokohama 9.11.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. Granton 3.12.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Malta 2.12.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Liverpool forv. 12.12. til Swansea.
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Casablanca 24.11.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Osaka 3.12.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 4.12. til Aarhus.

P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Gibraltar 30.11. p. R. t. Liverpool hjg.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leith 3.12.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Filadelfia 20.11.
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 30.11. p. R. t. Dakar hjg.

s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Aalborg 5.12.
 s.s. *Prins Knud*, Hjelso, afg. Aarhus 30.11.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 14.12. til Leith.
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin 8.12. til Kbhvn.
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Selzaete 23.11.
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Newport 23.11.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 13.12. til Odense.

S

s.s. *Saga*, Thorning, afg. Thorshavn 5.12.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Arica 22.11.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Gandia 4.12.
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Bermuda 2.12. p. R. t. Baten Rouge.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Aarhus 4.12.
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Havre 2.12. til Bordeaux.
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Trangsund 29.11. til Sharpness.
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Kbhvn. 5.12.
 m.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Piræus 3.12.
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Gdynia forv. 4.12. til Danzig.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 5.12. til Leith.
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Hamborg 1.12.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Lissabon 29.11.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Hull 24.11.
 s.s. *Stadion II*, afg. S. Rein forv. 6.12. til Aarhus.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 2.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Candia 26.11.
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Charleston 24.11.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Kbhvn. forv. 4.12. til Wales.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Antwerpen forv. 19.12. til Kbhvn.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 12.12. til Kbhvn.
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. N. Sundby forv. 4.12. til Horsens.
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Kbhvn. 5.12. til Danzig.
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. New Orleans 4.12. til Galveston.
 s.s. *Thyra*, Jensen, afg. Leith forv. 12.12. til Kbhvn.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. 5.12. til Dunkirk.
 m.s. *Tocoma*, Madsen, afg. Belfast 29.11.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Oran 6.12. til Algier.
 m.s. *Tonking*, Wolff-Jørgensen, pass. Cape of Good Hope 24.11. p. R. t. Fremantle udg.
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Danzig 5.12. til Rouen.
 s.s. *Trio*, Swane, afg. Kbhvn. 6.12. til Nakskov.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 14.12. til Casablanca.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Har, afg. Antwerpen 8.12. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 7.12.

V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Cork 12.12.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Galway 25.11.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 1.12.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Nielsen, afg. St. Nazaire 8.12.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Virginia*, afg. Helsingør 7.12. til B. Aires.

Y

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

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 4. DECEMBER 1933

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Lissabon 30.11.
 4/m. Sk. *Helga*, Pedersen, afg. St. John N.B. 2.12.
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Gefle 4.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 4055

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
Mamdræsch

Aalborg

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

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

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491 & 13370

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

S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S



CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING.

ODENSE

IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744



Compaswellbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

JENS WITH

Skibsproviantering

Amaliegade 3, København K.

Telegr. Skibswith

Telf. 5349 - 411 & 7215

Frilager Nr. 38-40-49-53

Proviantlokale Nr. 1

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberløf for Træskebe
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13778.

CADENIUS & GRAHN 1/2

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

AIB. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1878)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

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

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 6. December 1933.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaer 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 Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

Danmark.

2774. Luftfyr tændes.

Luftfyrene *Amager S., Karlstrup, Jernen, Bonderød og Sjolte* vil blive holdt tændt i Perioden 11. December 1933 til 31. Januar 1934 i Tiden fra c. 1/2 Time før Solnedgang til c. Kl. 1900.

I. Østersøen.

2775. Sverige S.-Kyst. Videskär Varde ommalet.

(U. f. s. Nr. 48/3126. Stockholm 1933.)

Den mod Søen (E.-efter) vendende Del af *Videskär Varde* paa c. 56° 03',⁸ N. 15° 48',⁵ E. er malet sort, medens den øvrige Del af Varden stadig er hvidmalet.

2776. Sverige. Ölandsrev Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 48,3186. Stockholm 1933.)

Fyrskibet *Ölandsrev* paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. er atter udlagt paa Station. De i E. f. S. Nr. 45/2562 1933 omtalte Forandringer er foretaget, men Radiofyret er ikke i Funktion og anvendes foreløbig kun til Prøve.

(E. f. S. Nr. 36/2122 og 45/2562 1933. Kort Nr. 280 og 269.)

2777. Sverige. Bottniske Bugt. Karl Johan stads Havn. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 48/3185. Stockholm 1933.)

Ledefyrene *Karl Johan stads havn västra* og *östra* paa c. 65° 46',⁵ N. 23° 54',⁶ E. er slukket for Vinterperioden.

2778. Letland. Riga Bugt. Randa Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 8/24. Riga 1933.)

Randa Lys- og Fløjtetønde paa c. 57° 48',⁴ N. 24° 13',⁷ E. er inddraget for Vinterperioden.

2779. (T). Letland. Windau. Fyr og Mole ødelagt.

(N. t. M. Nr. 8/23. Riga 1933.)

Windau røde Gruppe-Blinkfyr paa c. $57^{\circ} 24',5$ N. $21^{\circ} 31',0$ E., paa Hovedet af N.-Molen i Yderhavnen, er ødelagt sammen med Molehovedet. Fyret vil først blive tændt igen næste Sommer, efter at den nødvendige Reparation af Molen har fundet Sted. (Kort Nr. 268 og 269.)

2780. Tyskland. Adlergrund Fyrskib. Taagesignaler atter i Orden.

(N. f. S. Nr. 48/4453. Berlin 1933.)

Taagesignalerne om Bord i *Adlergrund* Fyrskib paa c. $54^{\circ} 50'$ N. $14^{\circ} 23'$ E. virker atter normalt.

(E. f. S. Nr. 48/2738 1933.)

2781. Tyskland. Warnemünde. Taagesignaler og Radiofyr forandret.

(N. f. S. Nr. 48/4454. Berlin 1933.)

Warnemünde Radiofyr paa $54^{\circ} 10' 53''$ N. $12^{\circ} 05' 34''$ E. samt Taagesignaler er forandret, som følger:

a. R a d i o f y r. Bølgelængde: 288 kp (1042 m). Tonehøjde: 475 Sv/S.

Bogstaverne WN 3 Gange..... 14,0^s,Pause..... 1,3^s,14 Streger, hver af 1^s. Varighed, med en mellemliggendePause af 0,3^s..... 17,9^s,Pause..... 0,3^s,en lang Streg..... 6,5^s,Pause..... 1,0^s,Bogstaverne WN 2 Gange..... 9,0^s,Pause..... 10,0^s,..... 1^m,Gentagelse af ovenstaaende Signal..... 1^m,Hele Signalets Varighed..... 2^m,Pause..... 4^m,Periode..... 6^m.

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet ved det 0^m, 6^m, 12^m, 18^m o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver Time ved det 54^m og det 60^m.

b. U n d e r v a n d s t a a g e s i g n a l. Membransender. Tonehøjde: 1050 Sv/S.

Bogstaverne WN hver 1^m, Tone 0,88^s, Pause 0,88^s, Tone 2,65^s, Pause 0,88^s,Tone 2,65^s, Pause 2,65^s, Tone 2,65^s, Pause 0,88^s, Tone 0,88^s, Pause 45^s.

c. L u f t t a a g e s i g n a l. Membransender. Tonehøjde: 525 Sv/S.

Bogstaverne WN hver 30^s, Tone 0,8^s, Pause 0,8^s, Tone 2,38^s, Pause 0,8^s,Tone 2,38^s, Pause 2,36^s, Tone 2,38^s, Pause 0,8^s, Tone 0,8^s, Pause 16,5^s.

(E. f. S. Nr. 14/835 og 47/2680 1933. Danske Lods, Side 402.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2782. (P). Danmark. Køge Bugt. Køge Havn. Oplysning om Fyrbelysning.**

1. Under Henviisning til E. f. S. Nr. 46/2616 1933, Pkt. 4 meddeles, at Molen i Stedet for at afmærkes med et hvidt, fast Fyr fra den 29. December d. A. vil blive afmærket med et Blinkfyr, der viser rødt Lys ud mod Søen og grønt Lys ind mod Havnen.

2. Vinkelfyret paa N.-Molen paa $55^{\circ} 27' 14''$ N. $12^{\circ} 12' 07''$ E. vil fra den 29. December d. A. blive forandret saaledes, at det viser hvidt Lys fra Pejling 253° til 263° .

(E. f. S. Nr. 46/2616 1933. Kort Nr. 210 og 278. Danske Lods, Side 285. Havnelods, Side 94. Fyr-Port. Nr. 316.)

2783. (P). Danmark. Store-Bælt. Stoense Løb. Sømærke flyttes.
Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Rodgrund SW.*, paa $55^{\circ} 06' (41'') N.$
 $10^{\circ} 52' (27'') E.$ vil i Løbet af den nærmeste Tid blive flyttet c. 50 m SSW. efter ud til
4 m-Kurven.
(Kort Nr. 221, 299 og 279. Danske Lods, Side 324, Søm.-Fort. Side 48, Nr. 14.)

2784. (T.) Tyskland. Flensborg Fjord. Fyrskibet Flensborg midlertidig ombyttet.
(Meddelelse fra Marineleitung. Berlin.)
Fyrskibet *Flensburg* paa c. $54^{\circ} 50' N.$ $9^{\circ} 54' E.$ er for Tiden ombyttet med Re-
servefyrskibet „*Reserve Ostsee*“, der midlertidig er mærket „*Flensburg*“. Reservefyrskibet
viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 15^s , Lys 2^s , Mærke
 1^s , Lys 2^s , Mærke 1^s , Lys 8^s , Mærke 1^s . Taagesignalet er Tre-Stød hver 30^s .
Hovedfyrskibet ventes genudlagt i Midten af December d. A.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2785. (T.) Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederikssund N. Kronprins
Frederiks Bro (Pontonbroen) ombygges. Midlertidig Afmærkning.
Under Ombygning af *Kronprins Frederiks Bro* (c. $55^{\circ} 50' N.$ $12^{\circ} 04' E.$) er mid-
lertidig udlagt 2 Sømærker (røde Stager med 1 opadvendt Kost) paa W.-Kanten af det
uddybende Løb N. for Broen.
(E. f. S. Nr. 48/2746 1933. Havnelods, Side 58. Kort Nr. 267.)

2786. (T.) Danmark. Kattegat. Fyns Hoved NW. Vrag afmærket.
Vraget af Motorskonnert *Signe Marie* ligger sunket i $19,3$ m Vand paa $55^{\circ} 39'$
($50''$) N. $10^{\circ} 31' (30'') E.$, c. $3\frac{1}{2}$ Sm W. for Lys- og Klokketønden *Lille-Grund N.* Stor-
bommen ligger i Vandoverfladen. En Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink,
To-Blink, og en grøn Vragvager med to grønne Flag er udlagt henholdsvis 100 m og
50 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 48/2747 1933.)

2787. (T.) Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel.
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*
 $4,3$ m, i *Svanholm Fyrlinie*: $5,3$ m, i *Salthundeholm Løb*: $4,3$ m, i *Gaaseholm Løb*: $2,1$ m,
i *Svanholm Løb*: $1,5$ m og i *Kobberø Løb*: $3,0$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn*
Havn $4,3$ m Dybde over *Havrevlen* og $5,3$ m i *Svanholm Fyrlinie* og $4,3$ m i det W.-lige
Indløb til *Limfjorden*.
Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større
Dybgaaende end $4,3$ m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*,
at benytte Lods.
(E. f. S. Nr. 45/2584 1933.)

2788. Norge. Skagerrak. Telemark. Porsgrunn. Torsbergrenna. Uddybning fuld-
ført. Afmærkning.
(E. f. S. Nr. 11/852. Oslo 1933.)
1. Uddybningen af *Torsbergrenna* c. $59^{\circ} 07',3 N.$ $9^{\circ} 36',7 E.$ er fuldført. Mindste
Dybde ved Lavvande er 7 m.
2. Renden er afmærket med 8 sorte Stager paa SE.-Siden og 7 røde Stager paa
NW.-Siden.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen-

- 2789. Lapland. Sem Øerne. Kharlov. Fyr tændt.**
(N. t. M. Nr. 1883. London 1933.)
Paa c. $68^{\circ} 49' N.$ $37^{\circ} 21' E.$, $0,55$ Sm 90° fra W.-Spidsen af *Øen Kharlov*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15^s . Synsvidde: 25 Sm. Et rødt, pyramideformet Fyrstativ.
Fyret tæt W. for ovennævnte nye Fyr er nedlagt.
- 2790. (T.) Norge. Møre. Haugsholmen. Magnetisk Forstyrrelse.**
(E. f. S. Nr. 11/855. Oslo 1933.)
I det almindeligt brugte Løb ved *Haugsholmen* Ankerplads er rapporteret magnetisk Forstyrrelse. En nærmere Undersøgelse vil blive foretaget. c. $62^{\circ} 10',7 N.$ $5^{\circ} 23',7 E.$
- 2791. (T.) Norge. Sogn og Fjordane. Ulvesund. Halsørbåen. Magnetisk Forstyrrelse.**
(E. f. S. Nr. 11/854. Oslo 1933.)
Ved *Halsørbåen* N. for *Ulvesund* Fyr er rapporteret magnetisk Forstyrrelse. En nærmere Undersøgelse vil blive foretaget. c. $62^{\circ} 00',2 N.$ $5^{\circ} 09',8 E.$
- 2792. Frankrig. Out Ruytingen. Afmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 48/4470. Berlin 1933.)
1. Sort- og hvidstribet Spidstønde paa c. $51^{\circ} 12',6 N.$ $2^{\circ} 11',2 E.$, ved NE.-Enden af Banken, er forsynet med en Dobbeltkegle.
2. Rød Spidstønde 4 paa c. $51^{\circ} 06',0 N.$ $1^{\circ} 55',8 E.$ er forsynet med en Kegle med Spidsen opad.
(Kort Nr. 264.)
- 2793. England. Themsen Munding. West Barrow Sand. Baake opført.**
(N. t. M. Nr. 1898. London 1933.)
En sort, cylindrisk Baake med Stang med 2 Kegler med Spidserne imod hinanden, *W. Barrow* Baake, er opført paa $51^{\circ} 34' 08'' N.$ $1^{\circ} 05' 26'' E.$, c. $5,2$ Sm 325° fra *Girdler Baake*.
(E. f. S. Nr. 23/1450 1933.)

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

- 2794. (T.) Frankrig. Cancale. Pointe de la Chaîne. Baake forsvundet.**
(A. a. N. Nr. 48/2200. Paris 1933.)
La Pointe de la Chaîne Baake paa $48^{\circ} 40' 50'' N.$ $1^{\circ} 50' 05'' W.$ er forsvundet.
- 2795. Frankrig. Basse Meur. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1900. London 1933.)
En Grund med $11,9$ m Vand ligger paa c. $48^{\circ} 52' N.$ $3^{\circ} 32' W.$, $4,45$ Sm 96° fra *Les Triagoz* Fyr.
- 2796. England. Irske Hav. Isle of Man. Ayre Point. Fyr atter tændt.**
(N. t. M. Nr. 1855. London 1933.)
Ayre Point Fyr paa c. $54^{\circ} 25' N.$ $4^{\circ} 21' W.$ er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 30/1841; 1933.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2797. Frankrig. Penmarch. Taagesignal forandret.**
(A. a. N. Nr. 48/2205. Paris 1933.)
Taagesignact ved *Penmarch* (*Eckmuhl*) c. $47^{\circ} 48' N.$ $4^{\circ} 22' W.$ er forandret til Et-Stød hver 1^m . Stødet's Varighed 3^s .

2798. (T.) Frankrig. Oléron. Chenal de Brouage. Baake forsvundet.
(A. a. N. Nr. 48/2201. Paris 1933.)
Chenal de Brouage Baake paa $45^{\circ} 54' 05''$ N. $1^{\circ} 06' 50''$ W. er forsvundet.
2799. Portugal. Cabo de Santa Maria. Oplysning om Forfyr.
(N. t. M. Nr. 1871. London 1933.)
Cabo de Santa Maria Forfyr paa c. $36^{\circ} 58'$ N. $7^{\circ} 52'$ W. viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 20^s . Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 7 Sm. Et lille, rødmalet Jernhus. Afstanden mellem Ledefyrene er 340 m. Fyrene overet angiver Indløbet til den nye *Faro—Olhao* Kanal, i hvilken vises røde, faste og grønne, faste Fyr.

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

2800. Uruguay. Rio de la Plata. Montevideo Anduvning. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1866. London 1933.)
1. Det yderste Par Lystønder ved den gravede Kanal paa c. $34^{\circ} 59'$ S. $55^{\circ} 13'$ W. er inddraget.
 2. Lys- og Fløjtetønden paa c. $35^{\circ} 12'$ S. $56^{\circ} 11'$ W. er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s . Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2801. (T.) Korsika. Les Moines Fyr lyser uregelmæssigt.
(A. a. N. Nr. 48/2195. Paris 1933.)
Les Moines Fyr paa c. $41^{\circ} 27'$ N. $8^{\circ} 54'$ E. er atter tændt, men lyser indtil videre uregelmæssigt.
2802. (T.) Italien. Joniske Hav. Capo Spartivento Calabro Fyr midlertidig forandret.
(A. a. N. Nr. 320/627. Genua 1933.)
Capo Spartivento Calabro Fyr paa c. $37^{\circ} 55'$ N. $16^{\circ} 04'$ E., paa *Colle di Galati*, er midlertidig forandret og viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $0,5^s$, Mørke $4,5^s$. Synsvidde: 14 Sm.
2803. (T.) Italien. Adriaterhavet. Golfo di Trieste. Punta Sdobba Fyr ødelagt.
(A. a. N. Nr. 320/626. Genua 1933.)
Punta Sdobba røde Blinkfyr paa c. $45^{\circ} 43'$ N. $13^{\circ} 34'$ E. er ødelagt. Fyret vil blive genopført.
2804. (P.) Italien. Adriaterhavet. Isola Cazza. Fyr forandres midlertidig.
(A. a. N. Nr. 320/625. Genua 1933.)
I Løbet af den nærmeste Tid erstattes *Isola Cazza* Fyr paa c. $42^{\circ} 45'$ N. $16^{\circ} 30'$ E. med et midlertidigt Fyr med samme Fyrkarakter, men med en Synsvidde paa kun 9 Sm. Det midlertidige Fyr er formørket fra Pejling 165° til 255° .
2805. Italien. Adriaterhavet. Isole Tremiti. Isola Caprara Fyr forandret.
(A. a. N. Nr. 327/646. Genua 1933.)
Isola Caprara Fyr paa c. $42^{\circ} 08'$ N. $15^{\circ} 31'$ E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s , Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 1^s , Blink $0,5^s$, Mørke 10^s . Synsvidde: 16 Sm. Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 48/2767 1933.)

2806. Rusland. Sorte Hav. Sevastopol Anduvning. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1873. London 1933.)
En Spirtønde med 2 mod hinanden vendende Koste er udlagt paa c. 44° 43' N. 33° 25' E., 7,05 Sm 226° fra *Lukul Bluff* Fyr.
2807. Rusland. Sorte Hav. Batum. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1874. London 1933.)
1. *Batum* Fyr paa c. 41° 39' N. 41° 38' E. er forandret fra at vise hvidt Lys med Formærkelser til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink. Synsvidde: 13 Sm.
2. I Vinkelfyret paa *Petroleumsmølen* paa c. 41° 39' N. 41° 39' E. er indlagt en hvid Vinkel mellem Pejlingerne 260° og 149°. Synsvidde: 11 Sm.
2808. (T). Marokko. Tanger Bugt. Almirante Tønde forsvundet.
(A. a. l. N. Nr. 46/1377. San Fernando 1933.)
Tønden ved Grunden *Almirante* paa 35° 49' (33") N. 5° 45' (04") W. er forsvundet.

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

2809. Persiske Bugt. Shatt al Arab. Lystønder udlagt.
(N. t. M. Nr. 1876. London 1933.)
1. En rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa 30° 14' 55" N. 48° 21' 09" E.
2. En rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa 30° 13' 14" N. 48° 23' 10" E.
2810. Persiske Bugt. Shatt al Arab Indløb. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1877. London 1933.)
1. *Hor al Amaya* Lystønde paa c. 29° 52' N. 48° 46' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s.
2. Den sorte Klokketønde paa c. 29° 50' N. 48° 46' E. er permanent inddraget.
2811. Persiske Bugt. Shatt al Arab. Western Channel. Afmærkning forandret.
(N. t. M. Nr. 1861. London 1933.)
1. *Outer Fairway* Lystønde er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Samtidig er Tønden flyttet c. 2 Sm i Retningen 30° og ligger nu paa c. 29° 49' N. 48° 45' E., 2,36 Sm 122° fra Semaforen.
2. Nedennævnte nye Sømærker er udlagt, som følger:
a. En sort Lystønde, *Outer Western*, der viser rødt Et-Blink, 1,31 Sm 115° fra Semaforen.
b. En rød og hvid, lodret stribet Lystønde, *Middle Western*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, 0,65 Sm 20½° fra Semaforen.
c. En sort Lystønde, *Inner Western*, der viser rødt Et-Blink, 2,25 Sm 332° fra Semaforen.
d. En sort og hvid, vandret stribet Stumtønde med Kurvetopbetegnelse 3,24 Sm 24° fra Semaforen.
2812. Persiske Bugt. Khor Musa. Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1901. London 1933.)
En sort Spidstønde er udlagt paa 29° 52' 00" N. 49° 12' 00" E.
2813. Indiske Ocean S.-lige Del. Crozet Islands. Banke.
(N. t. M. Nr. 1887. London 1933.)
En Banke med 53 m Vand, *Antares Bank*, rapporteres at ligge paa c. 45° 24' S. 49° 51' E.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2814. Sunda Øerne. Rio Øhav. Boelan Stræde. Baake genopført.
(B. a. Z. Nr. 278/3005. 's-Gravenhage 1933.)
Den hvide Baake med Ballon paa $0^{\circ} 59' 29''$ N. $103^{\circ} 59' 26''$ E. er genopført.
(E. f. S. Nr. 29/1801 1933.)
2815. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Natuna Islands—Brunei. Opmaalingsvagere inddraget.
(N. t. M. Nr. 1868. London 1933.)
Opmaalingsvagerne, der var udlagt mellem c. $3^{\circ} 30' N.$ $110^{\circ} 00' E.$ og $6^{\circ} 00' N.$ $115^{\circ} 00' E.$, samt Mærketønden paa c. $3^{\circ} 56' N.$ $112^{\circ} 01' E.$ er inddraget.
(E. f. S. Nr. 21/1344 1933.)
2816. Siam Bugt. Siam. Koh Sichang Havn. Hin Kong Nok Lystønde forandret.
(N. t. M. Nr. 1888. London 1933.)
Hin Kong Nok Lystønde paa c. $13^{\circ} 12' N.$ $100^{\circ} 47' E.$ er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6^s , Blink $0,5^s$, Mørke $5,5^s$.
2817. Kina. Kwantung Halvø. Ryojun Ko (Port Arthur). Rokobi San Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1862. London 1933.)
Rokobi San Fyr paa c. $38^{\circ} 48' N.$ $121^{\circ} 15' E.$ er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 8^s . Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 15 Sm for hvidt og 5 Sm for rødt Lys. Iøvrigt uforandret.
2818. Kina. Pohai Bugt. Fort Peitang. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1863. London 1933.)
Paa *Fort Peitang* Baake paa c. $38^{\circ} 59' N.$ $117^{\circ} 43' E.$, $0,27$ Sm 20° fra *Taku Pilot Town* hvide Fyr med En-Formørkelser, er tændt et hvidt og grønt Blinkfyr, Et-Blink hver 2^s . Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt Lys. En Fyrmast. Fyret lyser, som følger:
1. Hvidt i Pej. fra 203° til 337° . 2. Grønt i Pej. fra 337° til 23° .
Iøvrigt formørket.

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 185 Baltic Sea. — Port Swinemunde and approaches to Stettin. Port Swinemunde. Stettin.
- N 168 Baltic Sea. — Peene river.
- R 781 Pacific Ocean, North-west sheet.
- R 1674 Queensland. — Brisbane river.
- † 185 Baltic. — Port Swinemunde and approaches to Stettin.
- R New Edition of Arctic Pilot, Vol. 1.

Tillæg.

I. Østersøen.

2819. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Helligpeder Havn. S.-Mole genopført.
S.-Molen i *Helligpeder* Havn er nu genopført. Den yderste, 11 m lange Strækning er ændret lidt saavel i Henseende til Retning som til Bredde og Højde.
c. $55^{\circ} 12',7$ N. $14^{\circ} 42',7$ E.
(E. f. S. Nr. 16/931 1933. Havnelods, Side 76.)

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

2820. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Lystønden Kalveboderne N. inddraget.
Lystønden *Kalveboderne N.* paa c. $55^{\circ} 35'$ N. $12^{\circ} 31'$ E. er inddraget.
(Fyr-Fort. Nr. 315.)

MAANEDSOVERSIGT

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

I. Østersøen.

- 1938
2/70 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*
7/446 *Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.*
27/1649 *Polen. Danzig Bugt. Oxhöft Fyr forsøgsvis slukket.*
34/2011 *Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.*
39/2266 *Danmark. Gedser Rev Fyrskib. Oplysning om Ombytning.*
42/2407 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wustrow Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed. Fyr og Taagesignal forandres.*
45/2562 *Sverige. Ölandsrev. Fyrskib. Radiofyr oprettes.*
45/2605 *Sverige. Ålandshavel. Understen Fyr. Radiofyr oprettes.*
48/2732 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib midlertidig flyttet. Sejlansvisning.*

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

- 1981
35/1943 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.*
- 1932
15/639 *Danmark. [Lille-Bælt. Gammel Pøl Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.*
- 1938
1/9 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*
1/10 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning.*
1/11 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.*
1/12 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*
1/13 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*
13/821 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*
24/1478 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Bækkehave Vinkelfyr nedbrændt.*
27/1687 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø Sund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.*
- 27/1688
30/1820 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Masnedø—Falster. Bøjer udlægges midler-*
36/2137 } *tidigt. Borepram i Virksomhed. Midlertidig Havn anlægges. Bropille under Opførelse.*
42/2408 }
30/1819 } *Danmark. Sundet. København. Knippelsbro N. Interimsbro opføres. Advarsel. Trafik-*
32/1938 } *bestemmelse og Lodstvang.*
31/1920 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig*
35/2085 } *Afmærkning.*
33/1977 *Danmark. Sundet. Stetten Havn. Havnemole repareres. Havnefyr midlertidig slukket.*
37/2224 *Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib midlertidig ombyttet.*
43/2500 *Danmark. Store-Bælt. Langelandsbæltet. Snøde Rev SE. Vrag „Polarna“ afmærket.*
44/2513 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Skydeøvelser. Advarsel.*
44/2515 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rønde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
45/2581 *Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser. Advarsel.*
46/2617 *Sverige. Sundet. Ven. Kyrckbacken Fyr forandres.*
46/2618 *Sverige. Sundet. Ålabodarne Fyr forandres.*
46/2619 *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.*
47/2721 *Danmark. Sundet. Lappegrund S. Dybde aftaget.*
47/2722 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*
49/2782 *Danmark. Køge Bugt. Køge Havn. Oplysning om Fyrbelysning.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929
18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*
- 1982
13/591 *Danmark. Limfjorden. Tyboren Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.*
15/640 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.*
23/1091 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravemærker.*
41/1937 *Danmark. Kattegat. Herthas Flak E. Vrag.*
- 1988
1/14 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*
1/15 *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*
24/1618 *Danmark. Limfjorden. Tyboren Kanal Ledefyr. Forfyr flyttes midlertidigt.*
29/1771 *Danmark. Kattegat. Hjælm Fyr forandres.*
35/2087 *Danmark. Limfjorden. Nykøbing, Mors. Havnearbejder. Uddybning. Afmærkning midlertidig i Uorden. Advarsel.*
39/2282 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib. Oplysning om Ombytning.*
46/2624 *Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.*
48/2748 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Sandpulle. Advarsel.*
49/2786 *Danmark. Kattegat. Fyns Hoved NW. Vrag „Signe Marie“ afmærket.*
49/2787 *Danmark. Limfjorden. Tyboren Kanal. Vandstand. Advarsel.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1982
10/446 *England. Humber. Grundt Vand.*
- 1988
9/563 *Danmark. Graadyb. Skallingen SW. Vrag „Eliezer“ afmærket.*
33/1986 *Belgien. Dunkerque. Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.*
36/2147 *England. South Scroby Tønde ombyttes midlertidig med en Lystønde.*
36/2148 *England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.*
39/2283 *Danmark. Horns Rev Fyrskib. Oplysning om Ombytning.*
44/2521 *Belgien. West-Hinder Fyrskib. Radiofyr forandres.*
45/2592 *England. Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib flyttes.*

Island og Færøerne.

- 1982
46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Dybde aftaget. Advarsel.*
- 1988
45/2593 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1988
1/45 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.*
1/46 *Danmark. Efterretninger for Søfarende. Nybetegnelser.*
1/47 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*
- 1/48 } *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefter-*
36/2166 } *retninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under*
 } *Adresse: CQ.*
- 1/50 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*
1/52 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*
1/54 *Island. Islandske Fyr. Advarsel.*
- 2/101 } *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*
19/1206 } *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*
9/598 *Britiske Øer. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.*
13/813 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*
14/863 } *Kanada og Newfoundland. St. Lawrence Bugt. Ispatrouille.*
36/2167 } *Danmark. Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab's Passagerskibe over*
17/1051 } *N.-lige Atlanterhav.*
19/1207 } *Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig*
26/1639 } *Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.*
36/2168 } *Tyskland. Østersø- og Nordsøkysterne. Meridian flyttet.*
38/2265 }

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

★

FLYDEDOK
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

*Reduce your cable expenses to a fraction of
present cost by using*

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

MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

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 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

World-wide supplies of

33, Amaliegade

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

MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusens»
Statstelefon 196.

Kalvebod Brygge 4
København V.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

DAMPSKIBSSELSKABERNE

„PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«



BRUG

Holzapfel's

Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: „Holmøld“
Amaliegade 38

RADIO-GAVER

BREV-GAVER

Enhver Gave-Ordre ekspederes
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 51

FREDAG 15. DECEMBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

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

FRA UGE TIL UGE

af
AXEL GERFALK.

FARVEL TIL HAVENES FRIHED Danmarks Skibsfart, hele Verdens Skibsfart staar overfor sin Skæbnetime. Med Chamber of Shipping's Resolution i Fredags afsluttes den Epoke i den internationale Skibsfarts Historie, som begyndte da England i 1849 ophævede den gamle *Navigation Act*, det ejendommelige Monopol, i Ly af hvilket England opbyggede og stabiliserede sit Hegemoni paa det internationale Skibsfartsmarked, og som nu 84 Aar efter afsluttes med de engelske Tramprederes Krav om Beskyttelse imod andre Nationers Skibsfart. Denne Epoke, som man passende kan kalde for Havenes Frihedsperiode, og hvorunder Skibsfartsindustrien havde sin fagreste og rigeste Udvikling, vil nu blive afløst af en trist Diskriminations- og Nedgangsperiode. Med mindre det vil lykkes den internationale Skibsfarts Mænd i sidste Øjeblik at bevæge deres respektive nationale Regeringer til at indse, at vi maa helt bort fra de sidste Dages Udvikling — tilbage til den frie Konkurrence og væk fra Subsidier af enhver Art. Der er desværre kun ringe Sandsynlighed for, at slige Bestræbelser kan lykkes. Det psykologiske Øjeblik er forpasset; det var umiddelbart før den abortive Verdenskonference, i London i Aar, at Skibsfartens Mænd havde kunnet haabe paa at gennemføre en for alle Skibsfartsnationer acceptabel Ordning. Men dengang rørte ingen paa sig, man troede naivt paa, at man kunde gennemføre Reformen paa en Verdenskonference uden i Forvejen at have truffet gensidige Aftaler, eller man tog det kyniske Standpunkt, at internationale Aftaler var værdiløse, fordi de alligevel ikke overholdtes.

Det var med overvældende Majoritet — 85 Stemmer imod 3 — at Chamber of Shipping vedtog den skæbnesvangre Resolution af 7. December 1933. Denne omfattende Resolution knæsatte ikke alene Subsidie-Kravet men ogsaa Kravet om Præference for britiske Skibe. Selve Trampreder Komiteens Krav var naturligt meget mere kraftigt understreget end Hovedorganisationen. Det hedder saaledes i Chamber of Shippings Resolution, at man anbefaler Regeringen, at naar en Sektion af den britiske Handelsmarine er i Stand til at vise, at en temporær Statsunderstøttelse er nødvendigt og at denne vil sikre dens øjeblikkelige Bevarelse, skulde Regeringen se med favorable Øjne paa at yde en saadan temporær Statsunderstøttelse. Trampreder Komiteen emballerer ikke sine Ord. Den kræver Statsunderstøttelse paa 10 shillings om Aaret pr. Ton for Skibe i Fart og 5 shillings om Aaret pr. Ton for oplagte Skibe. Den regner ud, at en saadan Understøttelse kun vil koste Regeringen 67 Millioner Kroner om Aaret. Komiteen afviser Tanken om planmæssig Oplægning og Ophugning, der efter dens Mening ikke vil have den samme øjeblikkelige Virkning som Statsunderstøttelsen. Derimod betragter den som givet, at Empire-Varer kun kan faa preferentiel Behandling i England, naar de bringes dertil ombord i britiske Skibe; i modsat Fald maa der diskrimineres imod dem

ved Ekstra-Told. Et Paahit, som man maa have Lov til at kalde ondsindet, er Komiteens Forslag om, at de Lande, der har Eksport-Overskud til England, skal tvinges til at bringe dette ned ved at benytte et fastsat Kvantum britisk Tonnage. En Trøst er det, at Liverpool-Redernes Sammenslutning gaar kraftigt imod at anvende de sidstnævnte Metoder, men, til Trods for, at dens Medlemmer hovedsagelig er Linie-Redere, anbefaler den, om end uden Varme, Tanken om Statsstøtte til Trampredere.

Trampreder-Komiteens Betænkning er et i teknisk og propagandamæssig Henseende fuldendt opbygget Værk. De engelske Tramprederes Kaar skildres koncist i følgende Sætning: »Forholdet er det, at, medens Britiske Trampredere i Perioden 1913—1933 har set deres Flaade blive 50 Procent mindre i Antal og Tonnage, har Udlandets Trampredere forøget deres Flaade med 33 Procent. I samme Periode voksede Britiske Ruteskibe med 50 Procent og Udlandets Ruteskibe med 150 Procent i Antal og 66 Procent i Tonnage — i disse Tal er Tankskibene ikke medregnet.»

Det er gode Tal at lægge paa Parlamentets Bord, navnlig naar man samtidig oplyser, at 23 Procent af den nedskaarne britiske Tramp-tonnage samtidig er oplagt, og at de øvrige 77 Procent ikke tjener tilstrækkeligt til Vedligeholdelser eller Klasse og som Følge deraf maa udramgeres hurtigt. Handelsminister Runciman, der jo har opmuntret sine tidligere Kolleger til dette Fremstød, har allerede hilst deres Krav med større Begejstring end en Minister ellers udfolder, naar han staar overfor at skulle skaffe en nødstedt Industri saa mange Millioner Kroner i Statstilskud. I en Tale i Newcastle i Mandags udtalte Handelsministeren og Frihandelsmændenes tidligere Høvding, at han ikke var forbavset over, at Skibsfarten krævede financier Støtte af Regeringen, som vilde være tilbøjelig til at efterkomme de fremsatte Krav, hvis der var Enighed indenfor Skibsfarten herom.

Mens disse Linier skrives — Onsdag Eftermiddag — drøftes i Underhuset den engelske Skibsfarts og Skibsbygnings Vanskeligheder. Dr. J. W. Leech, konservativt Medlem for Newcastle-Kredsen, foreslaar følgende Dagsorden: »Denne Forsamling ser med Bekymring den nuværende Depression i Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien, der hovedsagelig skyldes uøkonomisk, statsstøttet udenlandsk Konkurrence, og opfordrer kraftigt Regeringen til at tage øjeblikkelige Skridt til at hjælpe og beskytte disse vitale og vigtige Industrier.« Man venter, at Minister Runciman vil tale paa Regeringens Vegne, og man venter et kontant Svar.

Som sagt, vi gaar antagelig ind i en ny og trist Periode i Skibsfartens Historie.

SMITTENDE DAARLIGT EKSEMPEL

De engelske Rederes Beslutning om at forlade Frihandelsprincipet ogsaa paa Skibsfartens Omraade har vakt Uro og Bekymring i mange Lande, og i de krasseste Subsidie-Lande er man ejendommelig nok yderst forarget over det skiftende engelske Standpunkt. Forargelsen er ikke meget værd, da det jo er de paagældende Landes egen Skyld, at Englænderne kræver Statsstøtte. Dog maa det indrømmes, at, hvis den engelske Regering gaar med til Kravet om den store Statsstøtte til Trampfarten, bliver England paa dette Punkt den »førende« Nation. Andre Subsidie-Lande yder Understøttelse til deres Rute-fart, men i Øjeblikket er der i alt Fald i Europa kun to Lande, der yder direkte Bidrag til Trampskibsfarten — fra første Januar sliger imidlertid Antallet antagelig til 3 Lande, da Frankrig da antagelig vil have indført Subsidier for en fire Aars Periode til den franske Trampskibsfart.

Om det vil sandsynligvis yderligere stige. Erfaringen viser, at et daarligt Eksempel smitter langt hurtigere

end et godt. Vore svenske Venner har ogsaa faaet Panik i Sindene ved den engelske Beslutning. Den svenske Rederiforening har henvendt sig til Regeringen og forlangt Nedsættelse af en Komite til Undersøgelse af, hvilke Foranstaltninger der fra svensk Side maatte vedtages for at møde de Farer, der bliver Følgen af andre Landes Subsidie-Politik overfor Skibsfarten. Den svenske Rederiforening paapeger særlig den Fare for Sveriges Handelsflaade som den engelske Beslutning kan medføre. Hvis den engelske Regering gaar med til at yde de britiske Trampskibe Subsidier, vil den svenske Skibsfart bukke under, dersom den ikke ligeledes faar Statens Støtte. Det er umuligt for andre at afgøre, hvorvidt denne Betragtning holder Stik. Men et er givet, at fortsættes og udvides Subsidie-Kampen saaledes, at alle Nationer yder deres Skibsfart Understøttelse, saa ophører den private Drift af Skibsfarten hurtigt. Saa bliver Kampen om Fragterne ikke en Kamp mellem Redere, men en Kamp mellem Regeringerne — og til de mange andre Krigsaarsager vil der blive føjet en ny.

Vi bliver færre, Landene uden Statsstøtte til Skibsfarten. Danmark og Norge bliver snart de to eneste, der holder Teorien om Havenes Frihed i Ære. Spørgsmaalet er nu bare: kan de holde ved og holde ud uden at krøble deres egen Handelsflaade?

MINDSTE OPLÆG- NINGER SIDEN FORAARET 1933

Hvor alvorlig Tilstandene end er indenfor Skibsfarten, og til Trods for at Telegrafien bringer Bud om, at den eller den baltiske Havn er lukket paa Grund af Isvanskeligheder, har de danske Redere i Øjeblikket færre Skibe lagt op end i de sidste halvjerde Aar. Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse pr. 11. December udviser, at Foreningens Medlemmer nu kun har oplagt i alt 26 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 62,012 Tons og med en Dødvægtskapacitet paa 89,947 Tons deadweight, medens der i sidste Uge var oplagt 29 Skibe med en samlet Tonnage paa i alt 67,478 Brutto-Tons og med en Dødvægtskapacitet paa 95,825 Tons deadweight. Oplægningstallet for indeværende Uge sætter saaledes ny Bundrekord, idet der er gaaet over 3¹/₂ Aar siden, at man var nede paa et tilsvarende lavt Antal Oplæggere.

Sammenligner man Ugens Tal med det tilsvarende Tal pr. 13. December 1932, vil man se, at der er en meget betydelig Fremgang at spore, den Gang var der nemlig ikke færre end 66 oplagte Skibe paa i alt 162,697 Brutto-Tons og med en Dødvægtskapacitet paa 244,749 Tons deadweight. Nedgangen udgør saaledes ca. 100,000 Brutto-Tons og 155,000 Tons deadweight i Løbet af 1 Aar.

UDFØRSLEN AF POLSKE KUL

Generalkonsul Harald Koch indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af November Maaned er udført 336,028 T. Kul, deraf til Danmark 39,164 T., mod 297,662 T., deraf til Danmark 25,152 T. i Oktober Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	85,572 T.
Danmark	39,164 »
Italien	73,223 »
Frankrig	79,954 »
Norge	29,233 »
Irland	10,489 »
Finland	7,049 »
Algier	6,400 »
Holland	2,874 »
Belgien	1,590 »
Tyskland	475 »

336,028 T.

„NORGES STOLTE HANDELSFLAADE VIL SKRUMPE IND“

SIGER WILH. WILHELMSSEN

»DET er nok saa naturligt at engelske Redere søger at finde Midler til at komme den udenlandske Konkurrence til Livs, som de er ude for ved andre Nationers Subsidiering av deres Skibe, eller ved at de andre Nationer lægger Restriktioner paa fremmede Farlojer. Men der synes at være meget delte Meninger derovre, om man skal naa Maalet ved Subsidier, eller ved »imperial preference«, ved Toldpaalæg paa Varer indført med subsidierede Skibe eller paa anden Maade. Man synes nogenlunde enstemmig at være af den Mening, at saadanne Forholdsregler — hvilke de end maatte blive — først og fremmest bør tage Sigte paa at tvinge de »syndende« Nationer til at opgive den kunstige Hjælp de yder deres Skibsfart.

Engelskmændene er ikke blinde for de Svagheder disse Forholdsregler medfører, og personlig er jeg bange for, at de ikke vil føre frem, uden for saa vidt de mulig vil kunne afstedkomme saa uhyrlig Kaos, at det vil tvinge Verdens Søfartsnationer til at blive enige om at komme til en mindelig Ordning. Det vil imidlertid sandsynligvis vise sig, at det er lettere at slaa ind paa en saadan Vej end at gaa tilbage. Og den Ting er vel nogenlunde sikker, at denne Vej til Bedring vil føre over mange Lig.

Skulde England gribe til en saadan fortvivlet Poli-

lik, vil det give vore norske Redere og ogsaa vor Statsmagt noget at tænke paa. Jeg føler mig overbevist om, at ikke alene vil vore Redere i saa Fald betænke sig vel og længe, før de gaar til Anskaffelse af ny Tonnage, men de vil visselig ogsaa se at blive den kvit de har, saa snart de paa nogenlunde rimelig Maade kan faa Anledning til det. Og hvad vil Norge gøre uden sin Skibsfart? Hvad kan vor Statsmagt gøre for at assistere Rederne og forhindre vor Skibsfarts Sammenbrud? Jeg er bange for, at vi maa være forberedt paa at se den Eventualitet i Øjnene, at vor stolte Handelsflaade vil skrumpes ind til en Brøkdal af hvad den er i Dag.

Og hvilke Konsekvenser vil et saadant Skridt faa for England selv og for Verden forøvrigt? Vil England, hvis det slaar ind paa en Isolationspolitik, kunde opretholde sin Stilling som Verdens ledende Forretningsnation? Har England Raad til at miste denne Stilling? Har Verden Raad til at miste England i denne Stilling?

Jeg forudser, at hvis Verdens Nationer vil isolere sig saadan som Tendensen nu synes at være, vil vore Børn komme til at leve i en fattigere Verden.

Skibsreder Wilhelm Wilhelmsen
i Norges Handels- og Søfartstidende.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 12. December 1933.

De oversøiske Markeder har igen været særlig aktive, og i flere Tilfælde er der opnaaet forbausende Rateforbedringer; saaledes er Bønner fra Dalny oppe i 28/6, en Rate, som ikke tidligere har været naaet i 1933, og La Plata i 18/6, 18/9, alt for December Annullering. Saa snart der er Tale om Jan. og Jan./Febr., maa Noteringerne reduceres med et Par Shillings; men det er et Gode, at de fleste Langdistance-Markeder ikke er tilført saa megen Ballasttonnage i den senere Tid, og disse Markeder burde derfor kunne fortsætte den nuværende Kurs.

Foruden Korn og Bønner lader der til at komme mere Bevægelse i andre Varemærker, men det ser daarligt ud med Kullene, som i gamle Dage var den aller-vigtigste Transportvare.

Tankskibsbefragtningen har ogsaa taget et Opsving i den sidste Tid, og foruden de mange Slutninger for enkelt Rejse rapporteres et 12 Maaneders Timecharter og adskillige fortløbende Certepartier; i Forbindelse med de mange nye Kontraheringer har man vel Lov til at se lidt lysere paa hele Udviklingen — ikke bare i Tank, — men for Fragtmarkedet som Helhed.

TRÆLASTMARKEDET

Leningrad har været i Forgrunden i den sidste Tid, og rimeligt nok er der betalt forhøjede Rater, da der maa regnes med Is- og Ekspeditionsvanskeligheder. Fra Finland og Sverige udbydes kun faa Laster til de samme lave Rater, f. Eks. Sundsvall/London 30/- 31/6, Syd-Finland/London 28/-, Bjørkø/Østkyst U.K. 1,050 Fv. 29/-, 630 Std. Helsingfors og Sørnæs/Boston 35/- 36/6. For f.o.w. Lastning kommer flere og flere Laster i Markedet, og Befragterne lader til at være meget ivrige efter at slutte; det kunde tyde paa, at de ikke tør regne med de samme lave Rater til næste Aar.

Canada. Der er allerede sluttet en Del Baade for næste Aar, og sandsynligvis vil Canada i 1934 faa en større Eksport til England, end Tilfældet har været i de senere Aar.

KUL, KOKS etc.

Alle Markeder er faste, og det er ikke usandsyn-

ligt, at Raterne vil fæstnes yderligere, især naar der nu er Udsigt til Is i Fjord og Bælt. Slutninger: Seaham/Aarhus 3,500 t. 3/10¹/₂, 1,500 t. Losning, 4/- 1,000 t. Losning. Blyth/Aarhus 1,500 t. 5/3, Forth/Kbhvn. 2,400 t. 4/3, Aalborg 2,250 t. 4/6, Østkysten/Aalborg 4,400 t. 4/2d., Aabenraa 1,000 t. 5/3. Fra Danzig/Gdynia udbydes ganske faa Laster til danske Havne til ret uforandrede Rater. Til irske Havne rapporteres sluttet en lang Række Baade, bl. a.: 35/4,500 Tonnere Dublin 4/9, 4/6 2,700 t. 5/3, 2,700 t. Belfast 5/-, 1,600 t. Limerick 7/-, Danzig/Rouen 23/23¹/₂ Frcs. 35/3,800 t.

MIDDELHAVET etc.

Kulmarkedet er stadig svagt, og de tilstundende Helligdage, Stemvanskeligheder etc. skal ikke gøre det bedre. Alle Noteringer er gennemgaaende helt uden Forandring.

Ogsaa de hjemgaaende Markeder har været daarligt repræsenteret, men der udbydes nu en hel Del nye Laster: Oliekager, Salt, Esparto, foruden hvad der vanligvis ligger af Fosfatlaster, Erts, Frugt o. s. v. En sparsom Tilgang af Kulbaade kan hurtig bringe Raterne for Returlasterne i Vejret, og det vil ikke skade at regne med denne Mulighed. Constanza/Kontinentet sluttes til 10/9 11/-, U.K. 11/9. Sfax/Tyne 3,000 t. 9/-, Rouen 3/5,000 t. 33 Frcs. Bona/Kings Lynn 2,500 t. 9/-, Esparto ca. 15/- 16/-, Salt Trapani/Norge 10.50 à 11 Kroner. Oliekager Marseille 5/6 danske/svenske Havne 60 Frcs.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende offereres Kul til St. John, Halifax, Nordstaterne til omkring 7/- 7/9 efter Forholdene. Kainit Elben/Wilmington eller Baltimore sluttes til \$2.70/\$3.

De sidste Kornafslutninger fra Montreal/Quebec blev gjort til 2/4¹/₂d. p.p.U.K., 2/6 Mersey, 2/3 Antwerpen; nu udbydes Korn fra St. John N.B., Albany og Baltimore til Rater varierende mellem 1/4¹/₂d. og 1/10¹/₂d. Cuba/U.K. Kont. 5/5,000 t. 13/6; San Domingo/Frisco 4,600 t. \$3.50. Skrabejern til Japan, Vest Italien, Danzig og U.K. sluttes ret hyppigt, til Japan paa f.i.o.Basis, og for øvrigt offereres Pich og Pitchcoke

IKKE ANSVARLIG FOR EN ANDEN MÆGLER

I Begyndelsen af Januar 1929 fik Skibsmæglerfirmaet Nils P. Høyer & Søn, Skien, i Kommision fra And. Smith, Stockholm, at skaffe Last til dennes Baad »Lovisa«. Høyer henvendte sig i den Anledning til sin Mæglerforbindelse i Bergen, Frønsdal & Co., som igen stod i Forbindelse med en Importør, som havde Skibsrum for en Ladning Salt fra Spanien. Efter Forhandlinger frem og tilbage kom de den 11. Januar til en endelig Fragtaftale. Denne blev paa Foranledning af Frønsdal & Co. gjort betinget af »Approbation fra Spanien«. Et Par Dage senere viste det sig, at Importøren ikke fik Brug for Skibsrum, idet hans Salg af Varen her ikke var gaet i Orden. Det skyldtes en Misforstaaelse fra Frønsdal & Co.s Side, naar

Approbationsklausulen overhovedet var blevet optaget i Certepartiet. Da han derfor ikke fik Brug for Baaden, og denne ikke lod sig plasere andetsteds, gjorde And. Smith Ansvar gældende mod Høyer & Søn i Henhold til Aftalelovens § 25. Ifølge denne Paragraf indstaar Fuldmægtigen for, at han har fornøden Fuldmagt.

Høyer & Søn blev mod Byfogedens Stemme frifundet i Byretten, men dømt i Overretten. En af Dommerne stemte her for Byretsdommens Stadfæstelse.

Højesteret er nu enstemmig kommet til samme Resultat som Byretten, skriver *Norges Handels- og Søfartstidende*.

PERSONALIA

25 Aars Jubilæum

Kom til Newcastle-on-Tyne i Begyndelsen af 1914, udsendt af de danske Søassurandører. Kaptajn Madsen, Newcastle, er vel kendt indenfor danske og engelske Søfartskreise.

Fred Madsen blev født den 6. Marts 1873 i Odense, gik efter endt Skolegang til Søs, fik sin første maritime Uddannelse ombord i Skoleskibet »Georg Stages«, hvorfra han kom i Langfart med Sejlskibe; i 1894 bestod han samtlige Navigator Examinere ved Fanø Navigations-skole, gik derefter i Oversøisk Sejlskibsfart som Styrmand og blev 26 Aar gammel Fører af Sejlskib tilhørende det Østasiatiske Kompagni. Han førte flere af dette Selskabs Dampskibe, forlod imidlertid Søen i Aaret 1909 for at tiltræde Stilling som Søassuranceexpert hos de fire gamle Søassurance-selskaber i København; i Begyndelsen af 1914 bosatte han sig i Newcastle som Repræsentant for nævnte Selskaber, og paatog sig under Verdenskrigen tillige Repræsentationen for de danske Rederes tekniske Interesser i Forbindelse med »Kommanderede« danske Skibe under engelsk Flag.

Forretningen Danish Average Agency-General, der er startet af Fr. Madsen og hvoraf han er Eneindehaver, er vel kendt blandt Søassurandører, Redere og Skibsførere; et stort Arbejde er i Aarenes Løb med Held blevet udført i denne Forretning for Beskyttelse af danske maritime Værdier og Interesser, de fleste og bedste af de ledende danske Søassurance-selskaber er nu repræsenteret ved Danish Average Agency-General. Fred Madsen blev i 1931 udnævnt til dansk Vicekonsul i Newcastle.

Dødsfald

Alter har Døden bortkaldt en af Ærøs velkendte Skibsførerskikkelser, idet Skibsfører Hans Lauritzen, Ommel, er afgaaet ved Døden, 75 Aar gl.

I over 50 Aar har den Afdøde pløjet Søen. Han var sidst Fører af Rederiet H. C. Christensens Skib »Sejerskransen«, men har før dette været Fører af forskellige andre Skibe. Det er kun 7—8 Aar siden, Lauritzen »lagde op«.

FRAGTBERETNINGEN PORTSAT PAA FOREGAAENDE SIDE

til kontinentale Havne, Pitchpine til River Plate og U.K. til minimale Fragter.

Fra Vestkysten til U.K. akcepteres 20/6 f.i.o. Oakland/Vladivostock, Salt \$3.50 f.i.o. og frie Havneudgifter i Vladivostock.

SYDAMERIKA

Kornbefragtingen har været og er fremdeles livlig til særdeles faste Rater for prompt, og faste, men meget varierende Rater for Januar/Februar. December Baade har faaet op til 18/6 18/9 U.K. Kont., medens Jan./Febr. svinger mellem 16/- og 17/6. Foruden de mange Laster til europæiske Destinationer sluttes en Del til Kina, og Slaterne, Canada og Syd-Afrika er ogsaa paa Markedet. Chile/B-Hamburg Jan. 19/9, Alexandria 22/9. Peru/U.K. Marts 18/6, Marseille 19/6.

ØSTEN

Markederne er faste. Dalny/Kontinentet har været meget aktiv, og op til 28/6 er opnaaet for December Baade; for Januar betales ikke mere end 26/-, foreløbig. Vladivostock 28/- Januar. Vest Australien indikerer fremdeles 25/6 Dec./Jan., men maa sandsynligvis »pay up«. Bombay/Kontinentet 24/-, Madras/Kont. 26/-, Saigon/Middelhavet-Kont. 24/6 10,800 t. Kul Durban/Mauritius 9/-, Singapore 6/-.

TIME-CHARTER

Vest Indien: 3/4,000 t. Rundrejse \$0.80. 2,400 t. Rundrejse \$1.25.

Trip: 5,200 t. del. Norfolk redel. Bristol \$1.20. 3,700 t. del. Gulf redel. U.K. Kont. \$1.25.

Tank: 13,600 12 Maanedes 3/6d.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i November Maaned indgaaede Skibe var 400 med 280,343 N. R. T. mod 376 Skibe med 276,718 N. R. T. i Oktober Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 394 med 282,397 N. R. T. mod 383 Skibe med 262,971 N. R. T. i Oktober Maaned.

Af de i November Maaned indgaaede Skibe indgik 243 med 182,138 N. R. T. i Ballast, medens 26 Skibe med 9,727 N. R. T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med November 1932 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 454 med 269,617 N. R. T. og af da udgaaede Skibe 455 med 262,835 N. R. T.

Den danske Tonnage var med 60 Skibe med 44,479 N. R. T. Nr. 3 efter Tyskland med 110 Skibe med 65,961 N. R. T. som Nr. 1 og Sverige med 97 Skibe med 47,825 N. R. T. som Nr. 2.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Danzig	10	2,648
Danmark	60	44,479
Tyskland	110	65,961
England	14	16,167
Estland	7	2,913
Finland	12	12,368
Frankrig	6	7,633
Grækenland	5	11,846
Holland	11	7,516
Italien	1	3,046
Japan	1	4,847
Letland	9	6,567
Litauen	1	491
Norge	37	29,368
Polen	16	13,301
Sverige	97	47,825
Spanien	1	2,925
Czekoslovakiet	2	442

SKIBSTRAFIKKEN OG VAREOMSÆTNINGEN OVER GDYNIAS HAVN

Der indløb i Maanedens Løb 392 Skibe med 314,961 N. R. T. mod 405 Skibe med 321,429 N. R. T. i September Maaned. Den danske Tonnage androg 52 Skibe med 28,191 N. R. T. og stod som Nr. 4 efter Sverige, Polen og Tyskland.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	40	42,427
Danzig	1	291
England	12	16,623
Czekoslovakiet	5	1,105
Danmark	52	28,191
Estland	12	6,527
Finland	17	12,875
Grækenland	7	17,159
Holland	6	3,158
Tyrkiet	1	2,041
Lettland	11	11,514
Tyskland	70	42,065
Norge	37	26,061
Amerika	6	19,399
Kanada	1	3,282
Sverige	112	76,173
Italien	2	6,070

Den samlede Vareindførsel androg 101,247 T. mod 73,933 T. i September, den samlede Udførsel 510,381 T. mod 480,670 T. i September. Hele Vareomsætningen andrager altsaa 611,628 T. mod 554,603 T. i September eller en Opgang paa godt 10 pCt. Opgangen i Indførslen skyldes hovedsagelig en Merindførsel af ca. 6,900 T. Raais, ca. 10,000 T. gammelt Jern, ca. 1,400 T. Sild, ca. 2,300 T. Phosphat. Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes ca. 7,000 T. Raais, ca. 1,700 T. Frugt, ca. 3,700 T. Sild, ca. 2,700 T. Phosphat, ca. 1,600 T. animalsk Fedt, ca. 1,700 T. Huder, ca. 3,200 T. Høfrø, ca. 1,500 T. Uld, ca. 5,800 T. Jernerts, ca. 7,600 T. Pyrit, ca. 44,500 T. gammelt Jern, ca. 8,900 T. Bomuld. Stigningen i Udførslen hidrører væsentligst fra en Merudførsel af Kul paa ca. 39,000 T. Af de vigtigste Udførselsvarer skal nævnes ca. 1,300 T. Sukker, 2,453 T. Bacon, 152 T. Smør, ca. 1,300 T. Roesnitter, ca. 27,800 T. Træ, ca. 455,500 T. Kul (incl. Bunkerkul), ca. 8,900 T. Koks, ca. 1,000 T. Zink.

Det meddeles, at »Gdynia-Orient« Linien har oprettet en direkte Forbindelse med Kina og Japan, som anløber de vigtigste Havne i Østen. En Damper afgaar hver tredje Uge fra Gdynia.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Overenskomsten mellem Polen og Danzig

Som Følge af den mellem den polske Regering og Fristaden Danzigs Senat den 18. September 1933 afsluttede Overenskomst har Raadet for Danzigs Havn og Vandveje fra den 1. November 1933 nedsat Havneafgifterne med fra 30 til 60 pCt. for at bringe dem i Overensstemmelse med Havneafgifterne i Gdynia. Denne Nedsættelse andrager for Skibsafgifterne omtrent 50 pCt., for Lodsafgifterne 65 pCt. og for Vareafgifterne fra 20 til 50 pCt. Afgifterne, der opkræves for Benyttelsen af Kraner o. l. og de offentlige Lager- og Pakhuse, er blevne nedsatte med fra omtrent 15 til 40 pCt.

Havnraadet i Danzig, Neugarten 28/29, vil paa Anmodning fremsende alle yderligere Oplysninger.

Mystik paa Havbunden

1911 sejlede Ward-Linieskibets store Damper »Merida« fra Mexico i Rute for Europa, men Damperen naaede ikke længere end til Virginian Capes ud for De forenede Stater, hvor den sank efter en frygtelig Kollision.

Præsident Diaz af Mexico, der var blevet forðrevet ved et af de mange mexicanske Oprør, havde som det forsynlige Menneske, han var, ikke undt sin Efterfølger alle Herlighederne i Mexicos Skatkammer, bl. a. havde han villet bjerge Mexicos Kronjuveler til Europa.

Blandt disse Juveler, der hørte den tragiske Kejsertid til (Kejser Maximilian, der blev saa grusomt myrdet 1867, havde ejet dem) fandtes nogle Kostbarheder, der i længst forsvundne Dage var stjaalet fra Ramatemplet i Burma, og andre Juveler, der af Spanierne var røbet fra myrdede, Azteker i et Tempel.

Disse uvurderlige Kostbarheder skulde ligge i »Mexico«s tunge Staalpengeskab, og de fristede for to Aar siden et af de mange eventyrligste Bjergningselskaber, der (efterhaanden som Dykkerdragten er blevet noget af et Vidunder) er dukket op rundt omkring i Verden.

Selskabet hed Subossan Salvage Co. under Kaptajn

Harry Bowduins Ledelse, og i to Aar i Sommermaanederne (alt i alt otte fulde Maaneder) har dette Selskab tumlet med »Merida«s sunkne Skrog paa Havbunden. Endelig forleden lykkedes det Selskabets Dykkere at skære sig helt igennem Panser-Boxrummet og naa ind til Pengeskabene; der var to, og det største skulde indeholde en Del Guldbarrer, men det var tomt. Godt, saa maatte de Kostbarheder, der var anslaaet til 1,200,000 Pund Sterling — i Følge engelske Blade — ligge i det tunge Juvelskab. Det blev med ulrolig Besvær hejset op, og man forsaaledes paa Dækket for at se det skønne Syn, skriver »Æro Avis«.

Men Skabet var ganske og absolut tomt! Hvad der er blevet sagt, skal vi ikke gentage! Men der foreligger to Muligheder: Enten har en Tyv om Bord haft Aandsnærværelse nok til i det Øjeblik, Damperen stødte sammen med et Undergrundsskær og alt var Virvar, at »lette« Juvelskabet, eller ogsaa har et andet Bjergningsselskab gjort det let og elegant forlængst. Men hvorledes kunde det være sket uden at efterlade Spor? Og saa Guldbarrerne? Hvorledes kunde de forsvinde i en Redningsbaad?

Gisningerne er mange, men Mysteriet synes ikke nemt at opklare — og at Selskabet ommer sig, er rimeligt, naar man hører, at det har givet en lille Million (40,000 Pund Sterling) ud paa Foretagendet, blot for at faa en lang Næse til Gengæld.

Søfartskonference 1935?

Den internationale maritime paritære Kommission, der som tidligere meddelt er traadt sammen i Paris, har behandlet Spørgsmaalet om Arbejdsledigheden blandt Søfolkene. Repræsentanter for Søfolkene krævede, at der senest i 1935 blev sammenkaldt en international Arbejdskonference særlig viet Arbejdet tilsøs, som skulde behandle de Spørgsmaal, som allerede var blevet behandlet i 1929, deriblandt Spørgsmaalet om Nedsættelse af Arbejdstiden ombord. Redernes Repræsentanter overlod til Det internationale Arbejdsbureau's Styrelse at træffe Beslutning om Tidspunktet for en sliig Conference og anbefalede, at der paa Forhaand blev holdt en Konference af Sagkyndige.

Den oplagte Tanktonnage stærkt nedadgaende

Firmaet Conrad Boe Ltd., A/S, har foretaget en Beregning over den i hele Verden pr. 25. November oplagte Tanktonnage og er kommet til det Resultat, at der pr. nævnte Datum var oplagt 31 Motortankskibe paa ialt 195,235 Brutto Tons og 140 Damp-tankskibe paa ialt 798,903 Brutto Tons, tilsammen 171 Tankbaade paa ialt 994,138 Brutto Tons. Heraf var der 2 ubefragtede norske Motortankskibe. Hvalkogier er ikke medregnet.

Dette er en stor Fremgang siden 29. April, da Firmaet beregnede den oplagte Tanktonnage til ialt 1,769,765 Brutto Tons. Det er den bedre Tilgang af Last, som har bragt saa meget af den oplagte Tonnage i Fart igen. Fragterne er i det væsentlige som før, altsaa daarlige, men det har stor Betydning for Skibenes Vedligeholdelse, at de er i Fart; og for Søfolk har det meget at sige, at slige store Baade mønstrer paa, da hver af disse Baade trænger til stor Besætning.

Skonnert »Johanne«s vidunderlige Sejlads

I Mandags naaede man i Københavns Søret at faa afhørt Jungmand Kurt Jensen, der har været om Bord paa Skonnert »Johanne« paa dens meget omtalte Tur til Sverige i Sommer.

Kurt Jensen fortæller, at Kaptajnen inden Afrejsen fra København havde købt en Kasse Øl og vistnok 8 Flasker Brændevin. Det meste af Øllet drak han, inden han gik ud af Havnen, og derefter begyndte han paa Brændevinen. Under hele Turen over var han beruset. Man naaede Malmø i Løbet af 14 Timer og gik derefter til Skanør. Paa det sidste Stræk grundstødte man tre Gange. Da de naaede Skanør, havde Kaptajnen drukket fem Flasker Brændevin.

Den 1. Juli naaede Skibet Karlshamn, hvor Besætningen blev afmønstreret. Kaptajnen var stadig beruset.

En anden af Besætningen, Letmatros Max Sørensen, har forklaret, at man paa Sejladsen fra København til Karlshamn har været paa Grund ni Gange!

Letmatros Harry Sørensen har forklaret, at da man saa Fyrskib ved Sveriges Kyst, blev der kaldt paa Kaptajnen, der sad beruset i Kabytten. Men han var ikke til at vække. Og Folkene vendte saa Skibet.

Efter hvad der er oplyst, ligger Kaptajn Friis endnu med sit Skib i Ronneby Havn.

»Henry Tegner« kolliderer med finsk Damper

En mindre Skibskollision mellem den finske Damper »Ascania« paa Rejse fra Trångsund til Holland og den danske Damper »Henry Tegner« paa Rejse til Leningrad, er indtruffet ved Hogland. »Ascania« fik den ene Side trykket ind ved Styrbords Kulrum ovenfor Vandlinien, og ogsaa den danske Damper fik en Del mindre Skader, men kunde dog fortsætte sin Rejse.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

KJØGE

P. F. CLEEMANN

ETABLERET 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

AALBORG

KØBENHAVN

RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)
AALBORG

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:
»Maritime«

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

AARHUS

NØRRESUNDBY

BERGMANN, SMITH & CO.

SKIBSMÆGLERE
AARHUS

TELEFON 1901 - 4019
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.
»BERGSMITHS«

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
Etableret 1896

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

Rasmus Christensen

Statsautoriseret Skibsmægler

AARHUS

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

CHR. CLEMMENSEN

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

Carl v. d. Hude,

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

Aarhus

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

FAABORG

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

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

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40
HOLBÆK Telgr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN
Lloyds Agent
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri ved Skagen Havn

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer fastsætter Ministeriet for Søfart og Fiskeri efter Samraad med Marineministeriet herved følgende, jfr. tillige § 9 i Lov om Saltvandsfiskeri af 31. Marts 1931:

§ 1.

Til Sikring af den frie og uhindrede Sejlads paa Skagen Havn forbydes Fiskeri af enhver Art indenfor et Område af 500 m fra Fyret paa vestlige Ydermole og begrænset ved

- en Linie fra Forhavnsens vestlige Hjørne draget i retv. 180° (ca. misv. 5/8 V.) og
- en Linie fra Forhavnsens østlige Hjørne draget i retv. 135° (ca. misv. SØ. 5/8 S.).

§ 2.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., forsaavidt ikke Forholdet efter den almindelige Lovgivning medfører højere Straf. Den paagældende er derhos i Henhold til Loven om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Januar 1934.

Ministeriet for Søfart og Fiskeri, den 4. December 1933.
C. N. Hauge.

Emil Krogh.

Russisk Dampers Kamp med Ismasserne

Fra Moskva meddeles: Damperen »Tsjeljuskin« har mod Slutningen af sin Ishavsekspedition haft store Vanskeligheder at kæmpe med. Fra den 5. November har den maattet vige for de omgivende Ismassers Tryk og er af en stærk Strøm blevet ført længere og længere ud i Ishavet, hvor den stadig befinder sig i Drift. Faren for at blive ført Nord paa ind i de nordligste Polaromraader, truer imidlertid ikke længere Skibet, da Vinden har drevet det langt mod Vest.

Isbryderen »Litko«, som er afgaaet til den nødstedte Dampers Undsætning, har til Trods for store Anstrengelser ikke kunnet komme »Tsjeljuskin« nærmere end en Afstand af 30 Sømil. Den 17. November maatte »Litko« vende tilbage med uforrettet Sag, idet Ismasserne truede med at bringe den i samme Situation som »Tsjeljuskin«, hvis Besætning, efter hvad der meddeles, befinder sig ved godt Helbred og godt Mod.

Dansk Havnebygning paa Madeira

Ingeniør Højgaard af det ansele Firma Højgaard & Schultz, der har bygget flere Havne i Udlandet, bl. a. Gdynia, rejste i Fredags til Portugal for at føre de afsluttende Forhandlinger om Bygningen af et stort Havneprojekt paa Madeira.

Firmaet deltog i den internationale Konkurrence om dette Projekt og blev Nummer et. Det kan derefter i Realiteten betragtes som afgjort, at Højgaard & Schultz skal udføre dette Arbejde, selv om der er en Del Formaliteter tilbage. Arbejdet regnes at ville strække sig over 5 Aar og beløber sig til ca. 8 Millioner Kr.

40 Dage for Cigaretpapir-Smugleri

I Mandags faldt der Dom i en Smuglerisag, som siden i Sommer har verseret for Retten i Esbjerg.

Hovedmanden, Søfyrbøder Axel Peter Nielsen var tiltalt for Cigaretpapir-Smugleri og Tyveri og dømtes 40 Dages Fængsel. Fem unge Mennesker, der havde videresolgt eller selv brugt det indsmuglede Cigaretpapir, fik Bøder fra 10 til 100 Kr. Endvidere dømtes de til at betale Toldvæsenet den forlangte Erstatning.

Et Spøgelseskib i Stillehavet.

Da Luksusdamperen »Maratam« paa sin Rejse til Sydney i Australien en Aften for kort Tid siden passerede et af de mange Sunde mellem Salomonøerne i Stillehavet, opdagede ifl. »Østsj. Flkbl.« en Passager, der spadserede paa Dækket, Lysene fra et stort Skib, der sejlede i samme Retning som »Marratam«. Da han var godt kendt med Farvandet, blev han forbavset over den Kurs, Skibet styrede, og allarmerede den vagthavende Styrmand. Denne rettede sin Kikkert mod Skibet og sagde kort: »Det er Spøgelseskibet.«

Og saa fo'r han op paa Kommandobroen og gav Ordre til at sagtne Farten og ændre Kursen lidt. Om Morgen

opdagede man fra »Maratam« et farligt Rev, som Skibet var løbet paa, hvis Kursen ikke var blevet ændret, et Rev, som antagelig fornylig var dukket op af Havdybet, da det ikke var afsat paa Kortet.

Spøgelseskibet er kendt af alle Australiensfarere, og man har, paastaar man, flere Eksempler paa, at dets Tilsynkomst er et Varsel om forestaaende Ulykker og Farer. Fornylig forliste saaledes en japansk Hvalfanger, efter at man om Bord paa denne havde set Spøgelseskibet. De engelske Autoriteter er dog mere tilbøjelig til at tro, at Spøgelseskibet er et Søroverskib, der har et indgaaende Kendskab til Farvandene, men man staar uforstaaende overfor, hvorledes et saa stort Skib kan faa Kul i nogen Havn uden at vække Opsigt. Engelske Krigsskibe har forgæves søgt efter det.

Stabelafløbning i Odense

Lørdag den 9. December Kl. 14,30 søsattes fra Odense Staatskibsværft ved A. P. Møller Nybygning Nr. 51 til A.-B. Svenska Amerika Linien, Göteborg.

Skibets Dimensioner er følgende:

Længde over all 185' 0"; Bredder paa Spant 32' 6"; Dybde 21' 3".

Baaden er en kombineret Last- og Passagerbaad beregnet for Østersøfart, indrettet for ca. 150 Passagerer; den bliver udstyret med moderne Bekvemmeligheder for Passagerer og Mandskab og moderne Arrangement for hurtig Lastning og Losning.

Skibet blev døbt af Fru Landshøvding Ekman, Mariestad og fik Navnet »Marieholm«. Baaden er opkaldt efter Landshøvdingens Residens i Skaraborg Len i Sverige.

Baaden bliver udstyret med en Dobbelt-Komponent Dampmaskine af Burmeister & Wains nyeste Konstruktion og beregnes færdig i Marts 1934.

Til Stede ved Afløbningen var:

Landshøvding og Frue Axel Ekman, Mariestad.

Direktør og Frue Axel Jonsson, Göteborg.

Major og Frue Herbert Jacobsson, Göteborg.

Endvidere Rederiets Inspektør A. R. Stehn og Ingeniør C. Scherffenberg som Repræsentant for Bureau Veritas samt den svenske Konsul i Odense, Grosserer A. Christgau.

Forestaaende Oprettelse af Radio-Taagefyrtjeneste

I nær Fremtid vil et Radio-Taagefyrtjeneste blive taget i Brug ved Molen Saint Louis i Sète. Fyret vil faa følgende Karakter: Bølgelængde: 315,5 Kc/s (951 m); Bølgetype: A 2 (I. C. W.); Tonefrekvens: 846 Svingninger pr. Sek. Rækkevidde: 20 Sm.

Udsendelsestider: Kun i Tilfælde af Taage, hver Time i Minutterne 4. til 6. — 10. til 12. — 16. til 18. — 22. til 24. — 28. til 30. — 34. til 36. — 40. til 42. — 46. til 48. — 52. til 54. — 58 til 60., to paa hinanden følgende Gentagelser af Signalgruppen:

3 Tegn angiver Bogstavet é (fransk) (... ..) Varighed ca. 10 Sek.; en Serie Streger, Varighed ca. 30 Sek.; 3 Tegn angivende Bogstavet é (... ..) Varighed ca. 10 Sek.; Tavshed, Varighed ca. 10 Sek. Gruppens Varighed 60 Sek.

Position: 43° 23' 50" N. — 3° 42' 7" E. Gr.

I en »Meddelelse til Navigatører« vil blive angivet, naar dette nye Radio-Taagefyrtjeneste træder i Funktion.

Valgene til Sø- og Handelsretten

Valgene til Sø- og Handelsretten — der foretages af Grosserer-Societetets Komite og Skipperforeningens Bestyrelsen i Forening med en Borgmester og 16 Medlemmer af Borgerrepræsentationen — fandt Sted i Lørdags.

I Stedet for Direktør Th. Adler Svanholm og Direktør Oscar Hytten, som trækker sig tilbage ved Aarets Udgang, valgtes Direktør A. Thaulow, Christiansholms Fabrikker, og Grosserer Rud. Schmidt. Endvidere nyvalgte Fuldmægtig Georg Hansen som Repræsentant for Handelspersonalet og Matros Vilhelm Weber som Repræsentant for Skibsmandskabet.

De øvrige Valg var Genvalg.

Bugserbaad forliser med 9 Mand

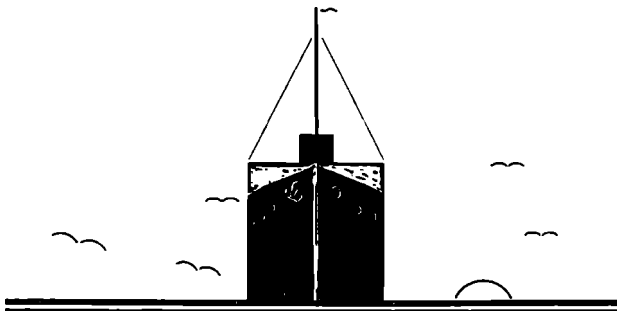
Den store Bugserdamper »Oaxen IX« er gaaet under paa Rejse fra Stockholms Skærgaard til Gotland. Nogle Fiskere ved Vestkinde ca. 1 Mil Nord for Visby har nemlig fundet Liget af en Mand i 20-Aars Alderen ved Siden af to Redningsbølter med Navnet »Oaxen«. Det menes at være Liget af Dæksmatros N. R. Richardsson.

»Oaxen« havde en Besætning paa otte Mand og en Kvinde.

Tysklands to Flag

Det tyske Gesandtskab har officielt meddelt Regeringen, at ligesom tyske Handelsskibe fører nu ogsaa tyske Krigsskibe, foruden den sort-hvid-røde Fane Hagekors-Flaget.

Samlidigt har Gesandtskabet efter Ordre meddelt Regeringen, at ved Flagparader spilles *Horst-Wessel-Sangen* i Forbindelse med *Tysklands-Sangen*.



POSITIONSLISTE

PR. 12. DECEMBER 1938

A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Aalborg*, ank. Lowestoft 5.12.
 s.s. *Aalborgshus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Huelva 11.12.
 m.t. *Aase Mærsk*, ank. B. Aires 29.11.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Ushant 9.12. p. R. t. Algiers.
 s.s. *Agnele Mærsk*, ank. London 2.12.
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne 21.11.
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Catania forv. 14.12. til Messina.
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Antwerp 9.12.
 s.s. *Allsund*, Petersen, afg. New York 25.11. til Bristol.
 s.s. *Amalienborg*, ank. Fredericia 3.12.
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Corro 8.12. p. R. t. St. Thomas.
 m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Genua 1.12.
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. B. Aires 1.12.
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Suez 8.12. til Port Sudan.
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. B. Aires 7.12. til Kbhvn.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 16.12. til Stockholm.
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Tara-fa 24.11.
 m.s. *Asia*, Kolls, afg. Nueritas 4.12. til Vancouver.
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. La Rochelle 5.12.
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. London 11.12.
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Rataul 24.11.
 s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Brunsbüttelkoog 9.12. p. R. t. Bayonne.
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Las Palmas 9.12. p. R. t. Sydney.

B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Panama 29.11.
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 12.12. til Vestnorge.
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Piræus 23.11.
 s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Kbhvn. 11.12. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Skagen 11.12. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 28.11.
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 7.12.
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Sagua 2.12.
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 6.12.
 s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Tyne 24.11.
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Progreso 1.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 11.12.
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Auhe 20.12. til Casablanca.
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Norfolk 4.12. til Bristol.
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Odense forv. 12.12. til Middelfart.

C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, afg. Rio 29.11. til Kbhvn.
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Port Arthur 26.11.
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Bona forv. 13.12. til Tunis.
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Manila 26.11.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Horns Rev 11.12. p. R. t. Antwerpen.
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Nyborg 10.12.

- m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Casablanca 11.12.
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Tunis 3.12.
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Algiers 11.12.
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Leningrad 2.11.
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Kbhvn. 13.12. til Danzig.

D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 15.12. til Kbhvn.
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Ceuta 12.12. til Huelva.
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Leningrad 3.12.
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 7.12.
 m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Avonmouth 10.12. til Themshaven.
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Kbhvn. 12.12. til Gdynia.
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 19.12. til Kbhvn.
 s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 23.12. til Kbhvn.
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 8.12.

E

- s.s. *Ebro*, Jarltorp, afg. Cartagena 12.12. til Lissabon.
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Danzig 27.11.
 s.s. *Egholm*, Brocks, ank. Kbhvn. 10.12.
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.
 s.s. *Elie*, Larsen, afg. Harburg 12.12. til Danzig.
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Immingham 1.12.
 s.s. *Ellensborg*, ank. West Hartlepool 3.12.
 s.s. *Elsborg*, ank. Danzig 27.11.
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Aalborg 3.12.
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Penang 9.12. til Colombo.
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Immingham 12.12.
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Gandia 5.12.
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Kbhvn. 11.12. til Hull.

F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Danzig 9.12. til London.
 m.s. *Fionia*, Mouritzen, ank. Genoa 9.12.
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Kbhvn. forv. 18.12. til Nakskov.
 s.s. *Flynderborg*, ank. Gibraltor 4.12.
 s.s. *Fredensborg*, ank. Valencia 28.11.
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 11.12.
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Boulogne 5.12.
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antv. forv. 15.12. til Kbhvn.
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Parnu 11.12.
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Newcastle 24.11.
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Kbhvn. 9.12. p. R. t. Dublin.
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Kobe 1.12.
 s.s. *Gorm*, afg. Kbhvn. 16.12. til Oslofjorden.
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Sundsvall 1.12.
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 27.11.

H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 11.12.
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Gdynia forv. 14.12. til Kbhvn.
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. London 8.12.
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Skagen 4.12. vestg.
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 13.12. til Randers.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 28.12. til Kbhvn.
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Tarragona 30.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester 12.12. til Liverpool.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 11.12. til Kbhvn.
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 14.12. til Hull.
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Leningrad 30.11.

I

- m.s. *India*, Kruse, afg. St. Thomas 5.12. til Rotterdam.
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Buenos Aires 5.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. La Pallice 9.12.
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Methil 28.11.
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Dover 12.12. p. R. t. Bayonne.
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Kbhvn. 8.12.
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 16.12. til Kbhvn.
 s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Tyne 5.12.

J

- s.s. *Jacob Mærsk*, afg. New York 25.11.
 s.s. *Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Trångsund 6.12.
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Hamburg 28.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Shanghai 8.12. til Hongkong.
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. W. Hartlepool 17.11.
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Newport 25.11.
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, ank. Kbhvn. 2.12.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. 12. 33

LONDON	22,40	MADRID	56,25
NEWYORK	441,25	AMSTERDAM	276,35
BERLIN	163,25	STOCKHOLM	115,70
PARIS	27,00	OSLO	112,70
ANTWERPEN	95,50	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	133,00	PRAG	20,55
ROM	36,25		

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

K

- s.s. *Kai*, Friis, pass. Azorerne 11.12. p. R. t. Puerto Columbia.
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. 13.12. til Liverpool.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Jucaro 24.11.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Gdingen 8.12.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig 6.12. til Preston.
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronord, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

L

- m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 6.12.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Garston 1.12.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 21.11.
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Birkenhead 1.12.
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Emden 30.11.
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Rouen 9.12.
 s.s. *Lilleborg*, afg. Gibraltar 29.11.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Hansen, ank. Lowestoft 7.12.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bergen 5.12. til B. Aires.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Harburg 14.11. til Wilmington.
 s.s. *Maja*, Clausen, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Singapore 9.12. til Manila.
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Rouen 5.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Gdynia 4.12. til Belfast.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 16.12. til London.
 s.s. *Maria Toft*, ank. Oscarshavn 7.12.
 m.t. *Maria Mærsk*, afg. Aruba 25.11.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Leningrad 10.12. til Dundee.
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Rio 9.12. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Tyne 25.11.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Perim 10.12. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Tanger forv. 15.12. til Ceuta.
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

- s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 11.12.
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. B. Aires 2.12. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Moji 16.11.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 25.11.
 s.s. *Nordborg*, ank. Kalundborg 1.12.
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. Sækkøbing 11.12.
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Piræus 8.12.

O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Liverpool 13.12. til Swansea.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Casablanca 29.11.
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Dairen 7.12.
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Randers 12.12. til Gøteborg.

P

- m.s. *Panama*, Christensen, pass. Soilly Islands 5.12 p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Vejle 10.12.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 30.11. p. R. t. Dakar.
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Filadelfia 20.11.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Randers 12.12.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Leningrad 6.12.

R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 19.12. til Helsingør.
 s.s. *Rita*, Willarsen, ank. Oslo 11.12.

- s.s. *Rita Mærsk*, afg. Hadsund 1.12.
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Newport 29.11.
 s.s. *Rosenborg*, ank. Santander 29.11.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 19.12. til Kbhvn.

S

- s.s. *Saga*, Thornung, afg. Stettin forv. 14.12. til Kbhvn.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Topopilla 2.12.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Valencia 8.12. til Hamburg.
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Drytortugas 7.12. p. R. t. Baytown.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin 18.12.
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Havre forv. 11.12. til Dunkirk.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Sharpness 7.12.
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Nakskov 7.12.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antw. Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, ank. Barcelona 30.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Algiers 10.12.
 s.s. *Skodsborg*, pass. Dungeness 30.11.
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Riga forv. 15.12. til Kbhvn.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 9.12. til Thorshavn.
 s.s. *Slesvig*, Hanen, afg. Hamburg 10.12.
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Huelva 8.12.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Vlaadingen 30.11.
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 15.12. til Kbhvn.
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 2.12.
 s.s. *Stegelberg*, ank. Dublin 30.11.
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Ækvator 2.12.
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Seaham Harbour 9.12.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Charleston 25.11.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, ank. Swansea 9.12.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Antw. forv. 19.12. til Kbhvn.
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Antw. forv. 12.12. til Kbhvn.
 s.s. *Søborg*, ank. Garston 4.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Højmark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

- s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 16.12. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Belfast 29.11.
 s.s. *Tempo*, Meyer, ank. Korsør 13.12.
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Houston 8.12. til New York.
 s.s. *Thyra*, Jensen, afg. Odense 20.12. til Aarhus.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Dunkirk 13.12. til Havre.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Marseille 16.12. til Genua.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, pass. St. Paul 4.12. p. R. t. Freemantle.
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Rouen 12.12.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Sækkøbing 13.12. til Aalborg.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Casablanca 22.12. til Tanger.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

- s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 16.12. til Antwerpen.
 s.s. *Uranienborg*, afg. Zeebrygge 5.12.

V

- s.s. *Vendia*, Lund, ank. Cork 14.12.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Galway 25.11.
 s.s. *Viborg*, afg. Barcelona 1.12.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 1.12.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Amsterdam 15.12.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 11.12.

W

- s.s. *Wm. Th. Mulling*, Jensen, afg. Bayonne 9.12.

Y

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

Ø

- s.s. *Ørneborg*, ank. Methil 5.12.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 11. DECEMBER 1933

- 3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Kragerø 9.12.
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Danzig 9.12.
 3m. M./Sk. *Pax*, Groth, ank. Gdynia 10.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO



FOREIGN BUNKERING
TOWAGE
STEVEDORING
PROVISION-
AGENTS

DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361
NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:
STEVEDORING — HAMBURG.
Coder: Watkins, Scotts.

Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

Telefoner { Grimsby No. 6621
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

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

ULEABORG & HAUKIPUDAS

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

O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning
Forsikring — Havarilagerter — Speditører

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

Dansk Vicekonsulat
RÅFSÖ & MANTYLUOTO
(Björneborg's District) FINLAND

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

A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: VICTOREK WASA CODER: ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsrødere, Spedition, Dampskibsekspektion,
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,
Assurance, Rederi.

O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

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

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 13. December 1933.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika samt Asiens S- og E-Kyst.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelt Numre laas 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), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2821. Sverige S.-Kyst. Gislöv. Taagesignal oprettet.

(U. f. s. Nr. 49/3192. Stockholm 1933.)

Ved *Gislöv* Fiskerihavn paa c. $55^{\circ} 21',4$ N. $13^{\circ} 13',3$ E. er der paa Hovedet af W.-Pieren oprettet et Taagesignal med Haandtyfon. Taagesignalet, der kun gives, naar Stedets Fiskere er paa Søen, er Fire-Stød hver 1^m , Stød 2^s , Pause 2^s , Stød 2^s , Pause 2^s , Stød 2^s , Pause 2^s , Stød 2^s , Pause 46^s .

(Kort Nr. 262.)

2822. (T). Sverige S.-Kyst. Karlskrona angöringsboj i Uorden.

(U. f. s. Nr. 49/3191. Stockholm 1933.)

Klokken paa *Karlskrona angöringsboj* paa c. $56^{\circ} 03',2$ N. $15^{\circ} 33',5$ E. er for Tiden ude af Virksomhed.

2823. Sverige. Gotland SE.-Kyst. Ronehamn. Ledebaaker nedlægges.

(U. f. s. Nr. 49/3190. Stockholm 1933.)

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/2673 1933 meddeles, at *Tvärgrund* Stangbaake paa c. $57^{\circ} 10',1$ N. $18^{\circ} 29',1$ E. ikke vil blive genopført.

2. *Matsarvebod* Stangbaake paa c. $57^{\circ} 09',9$ N. $18^{\circ} 28',6$ E. nedlægges uden nærmere Meddelelse snarest.

(E. f. S. Nr. 47/2673 1933. Kort Nr. 268 og 269.)

2824. Sverige. Kalmar Havn. Finngrundet Varde genopført.

(U. f. s. Nr. 49/3189. Stockholm 1933.)

Varden paa *Finngrundet* paa c. $56^{\circ} 39',6$ N. $16^{\circ} 22',4$ E. er genopført. Dens øverste Trediedel er sort, Resten hvid.

2825. Sverige. Kalmarsund. Øen Jungfrun skiftet Navn.

(U. f. s. Nr. 49/3188. Stockholm 1933.)

Øen *Jungfrun* samt det derværende Fyr benævnes fremtidig *Blå Jungfrun*. c. $57^{\circ} 15'$ N. $16^{\circ} 48'$ E.

(Kort Nr. 268 og 269.)

2826. Sverige. Fyrskibet Ölandsrev. Oplysning om Radiofyr.
(U. f. s. Nr. 49/3255. Stockholm 1933.)
Fyrskibet Ölandsrev paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. er i Radioforbindelse med *Karlskrona kustradio* i Tiden fra 2^m.—12^m. efter hver ulige Time (mellemeuropæisk Tid 0102—0112, 0302—0312 o. s. v.).
(E. f. S. Nr. 45/2662 1933, Pkt. 4.)
2827. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 33/787. Helsingfors 1933.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kemi kyrktorn c. 65° 44' N. 24° 34' E. *Ajos*.
2828. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 33/788. Helsingfors 1933.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Uleåborgs kyrktorn c. 65° 01' N. 25° 28' E. *Toppila övre og nedre*. *Toppilasund*. *Koskela*. *Saapaskari*. *Laitakari*. *Santonen övre og nedre*. *Santosenkari*. *Keskinieni*. *Marjaniemi lykta*. *Riutta*. *Hiidenniemi övre og nedre*.
2829. Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Toppilasund Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 33/789. Helsingfors 1933.)
Lys- og Klokketønden *Toppilasund* paa c. 65° 03' N. 25° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.
2830. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raahé. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 33/790. Helsingfors 1933.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kello c. 64° 41' N. 24° 25' E. *Äijä*. *Isokraaseli*. *Brahestads kyrktorn*.
2831. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Havn. Ledefyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/791. Helsingfors 1933.)
Inden for *Rauma* Havncomraade er tændt 2 røde, faste Ledefyr: *Sataman ylempi* 61° 07' 37" N. 21° 27' 46" E. Flammens Højde: 12,5 m. *Sataman alempi* 61° 07' 36" N. 21° 27' 40" E. Flammens Højde: 6,7 m. Fyrene er overet i Pejling c. 81°.
2832. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Medelklubb Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 33/792. Helsingfors 1933.)
Medelklubb Fyr paa 60° 41' 38" N. 21° 03' 22" E. er forandret saaledes, at Fyret nu lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra c. 99° til c. 117°. 4. Grønt i Pejl. fra c. 195° til c. 300°.
2. Hvidt i — - c. 117° - c. 121°. 5. Hvidt i — - c. 300° - c. 302°.
3. Rødt i — - c. 121° - c. 195°. 6. Rødt i — - c. 302° - c. 311°.
Iøvrigt er Fyret uforandret.
2833. Finland. Finske Bugt. Hangö. Ledebaaker opført.
(N. f. S. Nr. 45/4126. Berlin 1933.)
Nedennævnte Ledebaaker er opført:
1. *Hangöudd* (Forbaake), rød Firkant i hvis Midte en hvid Trekant med Spidsen opad, paa 59° 48' 47" N. 22° 54' 48" E.
2. *Tulludden* (Bagbaake), rød Firkant i hvis Midte en hvid Trekant med Spidsen nedad, paa 59° 48' 49" N. 22° 54' 13" E.
Baakerne er overet i Pejling c. 277°.
(Kort Nr. 276.)
2834. Finland. Finske Bugt. Hangö. Kasberg Udkigstaarn fjernet.
(N. f. S. Nr. 48/4455. Berlin 1933.)
Kasberg Udkigstaarn paa c. 59° 50',₂ N. 22° 56',₁ E. er fjernet.
(Kort Nr. 276.)

- 2835. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Ledebaaker forandret.**
(N. f. S. Nr. 45/4127. Berlin 1933.)
Nedennævnte Baaker er forandret, som følger:
1. a. *Karlö* Bagbaake paa $60^{\circ} 08' 16''$ N. $24^{\circ} 46' 51''$ E. En hvid Firkant paa røde Støtter.
b. *Karlö* Forbaake paa $60^{\circ} 08' 15''$ N. $24^{\circ} 47' 21''$ E. En hvid Firkant. Baakerne er overet i Pejling c. 271° .
 2. a. *Ängsholmarna* Bagbaake paa $60^{\circ} 09' 03''$ N. $24^{\circ} 50' 20''$ E. En hvid Firkant paa røde Støtter.
b. *Ängsholmarna* Forbaake paa $60^{\circ} 08' 50''$ N. $24^{\circ} 49' 56''$ E. En hvid Firkant paa røde Støtter. Baakerne er overet i Pejling c. 42° .
(Kort Nr. 276.)
- 2836. Finland. Finske Bugt. Indsejlingen til Borgå. Rönnskärsund. Björkholm Baake oprettet.**
(N. f. S. Nr. 45/4128. Berlin 1933.)
Paa $60^{\circ} 18' 53''$ N. $25^{\circ} 37' 50''$ E. er opført en Baake, *Björkholm* Baake, bestaaende af en rød Firkant paa røde Støtter. Midt i Firkanten findes en hvid Trekant med Spidsen opad.
- 2837. Finland. Finske Bugt. Indsejlingen til Borgå. Rönnskärsund. Ledebaaker forandret og opført.**
(N. f. S. Nr. 45/4129. Berlin 1933.)
1. *Hermansö* Ledebaaker er forandret og hedder fremtidig *Rönnskärsund N.* Ledebaaker.
a. Bagbaake paa c. $60^{\circ} 20',_0$ N. $25^{\circ} 37',_4$ E. En hvid Firkant, hvis nederste Hjørner er rødmalet. Paa Overkanten findes et hvidt, skraatliggende Kryds.
b. Forbaake paa c. $60^{\circ} 19',_2$ N. $25^{\circ} 37',_8$ E. En hvid Firkant, hvis øverste Hjørne er rødmalet. Paa Overkanten findes et rødt, skraatliggende Kryds. Baakerne er overet i Pejling c. 346° .
 2. *Rönnskärsund S.* Ledebaaker:
a. Bagbaake paa c. $60^{\circ} 19',_2$ N. $25^{\circ} 37',_9$ E. En rød Firkant paa røde Støtter. Midt i Firkanten findes en hvid Trekant med Spidsen nedad.
b. Forbaake paa c. $60^{\circ} 19',_1$ N. $25^{\circ} 37',_9$ E. En rød Firkant paa røde Støtter. Midt i Firkanten findes en hvid Trekant med Spidsen opad. Baakerne er overet i Pejling c. 344° .
 3. *Hermansö* Ledebaaker.
a. Bagbaake paa $60^{\circ} 20' 02''$ N. $25^{\circ} 36' 54''$ E. En rød Firkant paa røde Støtter. Midt i Firkanten findes en hvid Trekant med Spidsen nedad.
b. Forbaake paa $60^{\circ} 19' 43''$ N. $25^{\circ} 37' 10''$ E. En rød Firkant paa røde Støtter. Midt i Firkanten findes en hvid Trekant med Spidsen opad. Baakerne er overet i Pejling c. 336° .
- 2838. Finland. Finske Bugt. Pellinge. Tunnholm. Kummelskär. Baaker forandret.**
(N. f. S. Nr. 45/4130. Berlin 1933.)
1. *Tunnholm* Baake paa c. $60^{\circ} 11',_0$ N. $25^{\circ} 47',_0$ E. En rød Firkant paa røde Støtter. Midt i Firkanten findes en hvid Trekant med Spidsen nedad.
 2. *Kummelskär* Baake paa c. $60^{\circ} 10',_0$ N. $25^{\circ} 51',_2$ E. En rød Firkant paa røde Støtter. Midt i Firkanten findes en hvid Trekant med Spidsen opad.
(Kort Nr. 276.)
- 2839. Finland. Finske Bugt. Pellinge. Kummelskär SE. Sømærke udlagt.**
(N. f. S. Nr. 45/4131. Berlin 1933.)
En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa $60^{\circ} 09' 34''$ N. $25^{\circ} 53' 27''$ E., lige E. for Skæringspunktet mellem Baakelinierne *Tunnholm—Kummelskär* og *Östra Hindskär—Gloshom*.
(Kort Nr. 276.)

2840. Finland. Finske Bugt. Kiuskeri. Stormvarselsstation oprettet.
(U. f. s. Nr. 33/783. Helsingfors 1933.)
En ny Stormvarselsstation er oprettet paa *Kiuskeri* paa 60° 24' 27" N. 27° 56' 30" E.
(Kort Nr. 277).
2841. Finland. Finske Bugt. Edvardinmatala Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 33/801. Helsingfors 1933.)
Lystønden *Edvardinmatala* paa c. 60° 30' N. 28° 16' E. er inddraget for Vinterperioden.
2842. Finland. Finske Bugt. Tuppuransaari Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 33/784. Helsingfors 1933.)
Den firkantede Fyrbaake til *Tuppuransaari* Fyr paa c. 60° 34' N. 28° 27' E. er ombyttet med en hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidde: 9 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.
2843. (P). Estland. Finske Bugt. Revalstein Fyrskib ombyttes midlertidigt.
(N. t. M. Nr. 11/48. Reval 1933.)
Fyrskibet *Revalstein* paa c. 59° 43' N. 24° 44' E. vil omkring den 30. December d. A. midlertidigt blive ombyttet med Fyrskibet *Reserve* for et Tidsrum af c. 6 Dage.
2844. Estland. Finske Bugt. Dagö N.-Kyst. Kertel. Dagmærke fjernet.
(N. t. M. Nr. 11/50. Reval 1933.)
Kertel Baake paa c. 58° 59',8 N. 22° 45',8 E. er fjernet.
(Kort Nr. 268.)
2845. (P). Estland. Finske Bugt. Nekomangrund Fyrskib ombyttes midlertidigt.
(N. t. M. Nr. 10/49. Reval 1933.)
Fyrskibet *Nekomangrund* paa c. 59° 05' N. 22° 12' E. vil omkring den 5. Januar 1934 midlertidigt blive ombyttet med Fyrskibet *Reserve* for et Tidsrum af c. 10 Dage.
2846. Estland. Moon Sund. Fyr slukket for Vinteren.
(N. t. M. Nr. 11/47. Reval 1933.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Norby c. 59° 02' N. 23° 20' E. *Ramsholm*. *Paralep*. *Hestholm*. *Haapsal*. Fyret paa *Rokuküla* Havns N.-Mole. *Orissaar*.

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

2847. (T). Danmark. Sundet. Hollænderdybet. Ryggen E. Midlertidig Losseplads afmærkes.
Til Vejledning for de ret dybtgaaende Lægtene med Fyld, der skal udkastes paa en midlertidig Losseplads E. for *Ryggen*, udlægges midlertidigt i den nærmeste Tid, uden nærmere Meddelelse, paa W.-Siden af *Saltholm Flak* paa 6 m Kurven 3 sorte Tønder, een paa hver af de nedennævnte Pladser:
1) 55° 42' (00") N. 12° 42' (12") E. 2) 55° 41' (37") N. 12° 42' (15") E. 3) 55° 41' (17") N. 12° 42' (14") E.
2848. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 5. December d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,3 m i E.-Siden af Renden, 6,8 m i Midten af Renden og 4,1 m i W.-Siden af Renden. c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.
I Drejet ved den hvide Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, *Gamle-Tolk E.*, paa 54° 51' (34") N. 12° 12' (45") E. er Dybden 4,1 m.
(E. f. S. Nr. 44/2515 1933.)

2849. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Havn. Dampfærgeleje tilkommet. Afmærkning flyttet. Uddybning.
1. Et nyt, fjerde Dampfærgeleje er tilkommet E. for de allerede eksisterende Dampfærgelejer.
 2. I Anledning af Bygningen af det nye Dampfærgeleje er foretaget en Afgravning af *Havgrunden*, og de to røde Stager med 1 opadvendt Kost, *Havgrund SW.*, er flyttet saaledes, at deres Pladser nu er, som følger:
 - a. N.-ligste Stage i c. 5 m Vand 434 m $129\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Nyborg* forreste Ledefyr.
 - b. S.-ligste Stage i c. $5\frac{1}{2}$ m Vand 613 m $139\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *Nyborg* forreste Ledefyr.
- Nyborg* forreste Ledefyr: $55^{\circ} 18' 23''$ N. $10^{\circ} 47' 35''$ E.
3. Arealet med $4,4$ m Vand i den N.-ligste Del af Vesterhavn er uddybet til $5,0$ m. (Kort Nr. 290, 220, 221 og 299. Danske Lods, Side 319. Havnelods, Side 138. Sømf. Fort. Side 47, Nr. 13.)

2850. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Bækkehave Vinkelfyr atter tændt.
- Bækkehave* Vinkelfyr paa c. $55^{\circ} 01',0$ N. $10^{\circ} 32',9$ E. er atter tændt. (E. f. S. Nr. 24/1478 1933. Fyr-Fort. Nr. 675.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2851. Danmark. Kattegat. Hastens Grund. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
- Lys- og Fløjtetønden *Hastens Grund* paa c. $56^{\circ} 14'$ N. $11^{\circ} 11'$ E. er inddraget for Vinterperioden.
(Fyr-Fort. Nr. 152.)
2852. Danmark. Kattegat. Hjælm Fyr forandret.
- Hjælm* Fyr paa $56^{\circ} 08' 00''$ N. $10^{\circ} 48' 32''$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink og Et-Blink hver 30^s , Blink c. 2^s , Mørke c. 4^s , Blink c. 2^s , Mørke c. 4^s , Blink c. 8^s , Mørke c. 10^s . Synsvidde: 19 Sm. Lysevne: 21 Sm for hvidt, 19 Sm for rødt og 18 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra c. 16° til c. 40° . | 5. Grønt i Pej. fra c. $69\frac{1}{2}^{\circ}$ til c. 88° . |
| 2. Grønt i — - c. 40° - c. 51° . | 6. Hvidt i — - c. 88° - c. 91° . |
| 3. Hvidt i — - c. 51° - c. $56\frac{1}{2}^{\circ}$. | 7. Rødt i — - c. 91° - c. 110° . |
| 4. Rødt i — - c. $56\frac{1}{2}^{\circ}$ - c. $69\frac{1}{2}^{\circ}$. | 8. Hvidt i — - c. 110° - c. 16° . |
- (E. f. S. Nr. 29/1771 1933. Kort Nr. 252, 227, 247, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 155. Fyr-Fort. Nr. 154.)
2853. Danmark. Kattegat. Sæby Havn. Oplysning om Dybde.
- Dybden i *Sæby* Havn er ved daglig Vandstand $3,8$ m, dog kan der af og til samles en Sandbanke i Indløbet.
c. $57^{\circ} 20'$ N. $10^{\circ} 32',5$ E.
(Danske Lods, Side 143. Havnelods, Side 180.)
2854. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Pontonbro fjernet.
- Christian IX Bro* (*Pontonbroen*) mellem *Aalborg* og *Norresundby* er fjernet.
Aalborg: c. $57^{\circ} 03'$ N. $9^{\circ} 56'$ E.
(Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 484. Havnelods Side 15.)
2855. Norge. Skagerrak. Fredrikstad. Korsepynten Ledefyr forandres.
- (B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)
- Korsepynten* hvide Ledefyr med En-Formærkelser forandres den 15. December d. A. til at vise grønt, fast Lys. c. $59^{\circ} 12',8$ N. $10^{\circ} 55',0$ E.

2856. Norge. Oslofjord. Son. Nyfundne Båer. Sauholmen Fyr forandret. Afmærkning forandret.

(E. f. S. Nr. 11/851. Oslo 1933.)

1. En Båe med 4,5 m Vand er fundet paa 59° 31' 00" N. 10° 40' 39" E., 700 m 120° fra *Sauholmen* Fyr.
2. En Båe med 3 m Vand er fundet paa 59° 30' 56" N. 10° 40' 39" E.
3. En sort Stage er udlagt 50 m 270° fra (1).
4. I *Sauholmen* Fyr paa c. 59° 30',6 N. 10° 40',5 E. er tilkommet en ny Lysgrænse 186°, c. 30 m W. for den under (3) nævnte Stage. Sektor 183°—186° hvidt Lys, 186°—193° grønt Lys. Iøvrigt uforandret.
5. Den røde Stage paa 59° 31' 02" N. 10° 41' 01" E., N. for *Bentsebåen* (N. for *Sauholmen*) er forandret til sort.

(Kort Nr. 236).

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2857. Svalbard. W.-Spitsbergen. Isfjord. Adventfjord. Adventpynten Fyr skiftet Navn.**

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

- Under Henviisning til E. f. S. Nr. 43/2474 1933 meddeles, at *Adventpynten* Fyr paa c. 78° 15',1 N. 15° 26',0 E. fremtidig benævnes *Vestpynten* Fyr.

(E. f. S. Nr. 43/2474 1933.)

2858. Norge. Lofoten. Magnetiske Forstyrrelser.

(E. f. S. Nr. 11/948. Oslo 1933.)

Efter de i Sommer foretagne Undersøgelser maa man paa Strækningen *Havnøy—Nusfjord* i *Lofoten* regne med magnetiske Forstyrrelser. Afvigelserne er overalt stærkest under Land og aftager til 0 c. $\frac{3}{4}$ Sm fra Land.

Mellem *Nusfjord* og *Stokneset* er Afvigelsen 3—7° W., saaledes at Misvisningen bliver 9—13° W.

Mellem *Stokneset* og *Neslandsodden* er Afvigelsen op til 12° W., saaledes at Misvisningen bliver op til 18° W.

Mellem *Neslandsodden* og *Nakmean* er Afvigelsen c. 3° E., og Misvisningen 3° W.

Ganske nær *Solbjørneset* (c. 0,2 Sm fra Land) tiltager Afvigelsen til c. 5,5° E., saaledes at Misvisningen bliver c. 0°.

Mellem *Nakmean* og *Havnøy* er Afvigelsen 3—8° E., og Misvisningen 3° W.—2° E.

Foruden de ovenfor nævnte Afvigelser er der i disse Farvande ogsaa observeret en Del Forstyrrelser, der kun berører mindre Omraader.

2859. Norge. Sognefjord. Arnefjord Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

Arnefjord hvide, røde og grønne Fyr med En-Formørkelser paa c. 61° 04',2 N. 6° 26',5 E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 20° til 23°. | 5. Grønt i Pejl. fra 204° til 218°. |
| 2. Grønt i — - 23° - 116°. | 6. Hvidt i — - 218° - 222°. |
| 3. Hvidt i — - 116° - 130°. | 7. Rødt i — - 222° - 224°. |
| 4. Rødt - — - 130° - 204° | |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

2860. Norge. Sognefjord. Kvamsø. Sæleneset Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

Paa 61° 06' 39" N. 6° 22' 53" E. er tændt et Fyr, *Sæleneset* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 11,5 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 262° til 268°. | 6. Hvidt i Pejl. fra 28° til 32°. |
| 2. Hvidt i — - 268° - 274°. | 7. Grønt i — - 32° - 84°. |
| 3. Rødt i — - 274° - 293°. | 8. Rødt i — - 84° - 95°. |
| 4. Hvidt i — - 293° - 338°. | 9. Hvidt i — - 95° - 105°. |
| 5. Rødt i — - 338° - 28°. | |

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

2861. Norge. Sognefjord. Bøfjorden Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

Paa *Bråstaadneset* er paa 61° 07' 21" N. 5° 20' 43" E. tændt et nyt Fyr, *Bøfjorden* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvidde: 6,0 Sm for hvidt, 4,0 Sm for rødt og 3,0 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Betonmur. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 357° til 17°.
2. Hvidt i — - 17° - 54°.
3. Rødt i Pej. fra 54° til 184°.
4. Grønt i — - 184° - 214°.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

2862. Norge. Sognefjord. Bøfjorden. Epleholmbåen Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

Paa 61° 07' 48" N. 5° 20' 45" E. er tændt et nyt Fyr, *Epleholmbåen* Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, Blink 0,3^s, Mørke 2,7^s. Flammens Højde: 2,5 m. Synsvidde: 3,5 Sm. Fyrlanterne paa Jernstangen paa Båen. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

2863. Norge. Sognefjord. Bøfjorden. Øjkanes Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

Ved Indløbet til *Lervik* er paa 61° 08' 03" N. 5° 20' 58" E. tændt et nyt Fyr, *Øjkanes* Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 4,8 Sm. En elektrisk Lampe paa Lygtepæl. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

2864. Norge. Sognefjord. Bækneset Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

Paa 61° 04' 09" N. 5° 24' 35" E. er tændt et nyt Fyr, *Bækneset* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille, hvidt Træhus. Fyret er synligt i Pejlinger fra 256° til 93°.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

2865. Norge. Sognefjord. Ørkneset Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

Ved Indløbet til *Risnefjorden* er paa 61° 01' 54" N. 5° 28' 03" E. tændt et nyt Fyr, *Ørkneset* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 7,5 m. Synsvidde: 7,2 Sm for hvidt, 4,6 Sm for rødt og 3,8 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra 79° til 93°.
2. Rødt i — - 93° - 112°.
3. Hvidt i — - 112° - 136°.
4. Rødt i — - 136° - 147°.
5. Hvidt i Pej. fra 147° til 203°.
6. Rødt i — - 203° - 222°.
7. Hvidt i — - 222° - 340°.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

2866. Norge. Sognefjord. Matsnes Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1933.)

Paa 61° 06' 10" N. 5° 39' 50" E. er tændt et nyt Fyr, *Matsnes* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 7,5^s. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille, hvidt Træhus. Fyret er synligt i Pejlinger fra 66° til 260°.

Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

2867. Holland. Oplysning om Stormvarselsstationer.

(N. f. S. Nr. 45/4226. Berlin 1933.)

Følgende Forandringer ved de nedennævnte Stormvarselsstationer træder i Kraft den 1. Januar 1934:

1. Fra Vandtaarnet paa *Kornwerderzand* paa 53° 04' 34" N. 5° 20' 12" E., gives fuldstændige Stormvarsels signaler saavel Dag som Nat og uden Flag.

2. Følgende Stormvarselsstationer nedlægges:

a. Paa c. 53° 17',8 N. 5° 03',5 E., paa det højeste Sted paa *Vuurduin* paa *Vlieland*.

- b. Paa c. $53^{\circ} 21',6$ N. $5^{\circ} 12',7$ E., W. for *Brandaris Fyr*.
 c. Paa c. $53^{\circ} 27',0$ N. $5^{\circ} 37',4$ E., paa Klitten WNW. for *Ameland Fyr*.
 3. Stormvarselsstationerne paa *Terschelling*, N. for *Oosterend*, og paa *Ameland*, N. for *Nes*, viser kun indskrænket Natsignal (rød Lanterne).
 (Kort Nr. 264).

2868. **Holland. Westerschelde. Vlissingen Red. Vrag afmærket.**
 (B. a. Z. Nr. 285/3068. 's-Gravenhage 1933.)
 Et Vrag ligger sunket paa $51^{\circ} 25' 13''$ N. $3^{\circ} 36' 04''$ E. En Vragspidstønde er udlagt c. 100 m N. for Vraget.
2869. **England. Themsen Anduvning. Black Deep. Losseplads midlertidig afmærket.**
 (N. t. M. Nr. 40. Trinity House, London 1933.)
 En sort og gul, lodret stribet Lystønde mærket „O. A. I“, og som viser rødt Et-Blink hver 5^s , er midlertidig udlagt som Afmærkning for SW.-Grænsen for en særlig Losseplads paa $51^{\circ} 38' 00''$ N. $1^{\circ} 19' 51''$ E., c. $2\frac{1}{2}$ Sm NE. for Lystønden „D I“.
2870. **England. Great Yarmouth Anduvning. North Scroby og North Caister. Afmærkning flyttet.**
 (N. t. M. Nr. 1907. London 1933.)
 1. *North Scroby* Tønde er flyttet c. 0,2 Sm i Retningen 178° og ligger nu $2,88$ Sm $45\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *East Caister Kirke*. c. $52^{\circ} 41'$ N. $1^{\circ} 47'$ E.
 2. *North Caister* Lystønde er flyttet c. $0,5$ Sm N. efter og ligger nu $2,88$ Sm $35\frac{1}{2}^{\circ}$ fra *East Caister Kirke*.
2871. (T). **England. Grimsby. Taagesignal midlertidig flyttet.**
 (N. t. M. Nr. 1916. London 1933.)
 Sirenen paa *East Fish Dock Pier* er midlertidig flyttet til Hovedet af *Middle Pier*, c. $0,07$ Sm 276° fra den i Kortet angivne Plads. Karakteren er uforandret.
 c. $53^{\circ} 35'$ N. $0^{\circ} 04'$ W.
 (Se Tillæg.)

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

2872. **Frankrig. Somme Munding. Le Hourdel Fyr forandret.**
 (A. a. N. Nr. 49/2244. Paris 1933.)
Le Hourdel Fyr paa c. $50^{\circ} 12',9$ N. $1^{\circ} 34',0$ E. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15^s . Synsvidde: 11 Sm. Det røde Lys viser opad Floden over Bankerne mellem Pejlingerne c. 90° og c. 180° i Henhold til Bankernes Udstrækning. — Fyret er ikke mere Tidevandsfy.
2873. **Frankrig. Cancale. Pointe de la Chaîne. Baake genopført.**
 (A. a. N. Nr. 49/2245. Paris 1933.)
La Pointe de la Chaîne Baake paa $48^{\circ} 40' 50''$ N. $1^{\circ} 50' 05''$ W. er genopført.
 (E. f. S. Nr. 49/2794 1933.)
2874. **Frankrig. Tréguier. Baake genopført.**
 (A. a. N. Nr. 49/2246. Paris 1933.)
Dourouenès Baake paa $48^{\circ} 52' 21''$ N. $3^{\circ} 10' 09''$ W. er genopført.
 (E. f. S. Nr. 48/2760 1933.)
2875. **England S.-Kyst. Owers Fyrskib N. Oplysning om Vrag.**
 (N. t. M. Nr. 1915. London 1933.)
 1. Et Vrag, hvorved mindste Dybde er $13,7$ m, ligger sunket paa $50^{\circ} 39' 27''$ N. $0^{\circ} 39' 42''$ W.
 2. Vraget, der er angivet at ligge sunket paa $50^{\circ} 39' 30''$ N. $0^{\circ} 39' 36''$ W, findes ikke.

2876. England S.-Kyst. Southampton Water. Calshot Spit Fyrskib. Taagesignal til Forsøg ophørt.
(N. t. M. Nr. 1933. London 1933.)
Taagesignalerne, der forsøgsvis er afgivet med Kanon om Bord i Fyrskibet *Calshot Spit* paa c. $50^{\circ} 48' N.$ $1^{\circ} 17' W.$, er indstillet.
(E. f. S. Nr. 28/1719 1933.)
2877. Skotland W.-Kyst. Oban Anduvning. Dunollie. Oplysning om Fyr.
(N. t. M. Nr. 1919 London 1933.)
Flammens Højde i *Dunollie* Fyr paa c. $56^{\circ} 25' N.$ $5^{\circ} 29' W.$ er 6,7 m. Fyrbygningen bestaar af et 5,8 m højt Stentaarn. Fyret lyser, som følger:
1. Rødt i Pejll. fra 351° til 9° . 3. Rødt i Pejll. fra 47° til 119° .
2. Hvidt i Pejll. fra 9° til 47° . 4. Hvidt i --- - 119° - 138° .
2878. Irland S.-Kyst. Daunt Rock Fyrskib. Oplysning om Radiofyr.
(N. f. S. Nr. 46/4161. Berlin 1933.)
Daunt Rock Fyrskib Radiofyr paa c. $51^{\circ} 42',8 N.$ $8^{\circ} 15',4 W.$ udsender under Taage Radiosignaler hver 6^m, begyndende ved det 0^m, 6^m, 12^m. o. s. v. af hver Time. I klart Vejr udsendes Signaler 1 Gang ved det 6^m, 12^m, 36^m og 42^m af hver Time.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2879. Island N.-Kyst. Kolbeinsey. Oplysning om Beliggenhed m. m.
(Meddelelse fra Føreren af islandsk Opmaalingsskib *Ægir* 1933.)
I Henhold til nye Observationer ligger *Kolbeinsey* paa c. $67^{\circ} 07',5 N.$ $18^{\circ} 36' W.$ c. 36 Sm NNW. for *Grimsey*. Øen har sin største Udstrækning c. 70 m i Retningen NW.—SE., Bredden er 30—60 m, og dens største Højde c. 8 m.
(Kort Nr. 270, 239, 147 og 283. Islandske Lods, Side 133.)
2880. (T). Frankrig. La Teignouse. Lystønden Goué-Vas-Sud midlertidig slukket.
(A. a. N. Nr. 49/2247. Paris 1933.)
Lystønden *Goué-Vas-Sud* paa $47^{\circ} 25' 50'' N.$ $3^{\circ} 04' 51'' W.$ er for Tiden slukket.
2881. Frankrig. Loire Munding. Vrag afmærket.
(A. a. N. Nr. 49/2248. Paris 1933.)
Vraget af Torpedobaadsjageren *Dehorter* ligger sunket paa $47^{\circ} 12' 20'' N.$ $2^{\circ} 24' 00'' W.$ En grøn Tønde er udlagt c. 100 m N. for Vraget.
2882. Frankrig. Adour Floden. Plateau des Casquets. Dybde.
(N. f. S. Nr. 46/4290. Berlin 1933.)
Dybden paa *Casquets* er nu 4,7 m. c. $43^{\circ} 31' N.$ $1^{\circ} 30' W.$
2883. Afrika W.-Kyst. Sherbro Floden. Tønde genudlagt.
(N. t. M. Nr. 1929. London 1933.)
Den sorte Stumtønde „*Fairway* Nr. 1“ paa c. $7^{\circ} 57' N.$ $13^{\circ} 10' W.$ er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 39/2298 1933.)
2884. (T). Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Ilha de Sao Thomé. Ilha das Rôlas. Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 1945. London 1933.)
Det hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. $0^{\circ} 00' N.$ $6^{\circ} 32' E.$ er for Tiden slukket.

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

2885. Brasilien. Formosa E. Skær.
(N. t. M. Nr. 1951. London 1933.)
Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa $6^{\circ} 23' 20'' S.$ $34^{\circ} 55' 25'' W.$, c. $3\frac{3}{4}$ Sm 82° fra Kap *Bacopary* Fyr.

2886. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Noyo Floden Indløb. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1955. London 1933.)
Paa $39^{\circ} 25' 32''$ N. $123^{\circ} 48' 20''$ W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s . Flammens Højde: $8,5$ m. Synsvide: 10 Sm. En Fyrmast af Staal. Fyret er ubevogtet.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2887. Frankrig. Sète. Radiofyr oprettet.
(A. a. N. Nr. 47/2142 og 48/2199. Paris 1933.)
Paa Hovedet af Molen *Saint-Louis* er paa c. $43^{\circ} 23',8$ N. $3^{\circ} 42',1$ E. oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: $315,5$ kc/s (951 m). Signalet er, som følger:
- | | | |
|---------------------|---------|---------|
| Bogstav É (.. — ..) | 3 Gange | 10 Sek. |
| En Række Streger | | 30 — |
| Bogstav É (.. — ..) | 3 Gange | 10 — |
| Pause | | 10 — |
- Enhver Udsendelse bestaar af ovenstaaende Signal givet 2 Gange umiddelbart efter hinanden.
Signalet gives kun under Taage, en Udsendelse hver 6 Min. begyndende 4 Min. efter helt Klokkeslæt.
2888. Adriaterhavet. Albanien. Valona Bugt. Grund.
(N. t. M. Nr. 1943. London 1933.)
En Grund med $9,6$ m Vand findes paa c. $40^{\circ} 31'$ N. $19^{\circ} 23'$ E., $4,5$ Sm 81° fra *Saseno* hvide Blinkfyr.
2889. Ægypten. Alexandria. Boghaz Pass. Trafikbestemmelse.
(N. f. S. Nr. 47/4366. Berlin 1933.)
Opmærksomheden henledes paa, at det ikke er tilladt at benytte *Boghaz Pass* om Natten. c. $31^{\circ} 10'$ N. $29^{\circ} 50'$ E.

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

2890. Forindien W.-Kyst. Sindhi Fyrskib og Stationstønde flyttet.
(N. t. M. Nr. 1910. London 1933.)
1. *Sindhi* Fyrskib er flyttet c. $0,5$ Sm i Retningen 85° og ligger nu paa $23^{\circ} 57' 00''$ N. $67^{\circ} 09' 00''$ E.
2. Stationstønden er flyttet c. $0,6$ Sm i Retningen 57° og ligger nu $0,2$ Sm S. for Fyrskibet.
2891. Forindien W.-Kyst. Vijayadurg Havn. Fyr tændt.
(N. t. M. Nr. 1952 London 1933.)
Paa NE.-Hjørnet af Fortet er paa c. $16^{\circ} 34'$ N. $73^{\circ} 20'$ E. tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 9^s . Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 12 Sm. Hvidt Taarn med rødt Bælte. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 270° til 45° . | 3. Grønt i Pejl. fra 90° til 270° . |
| 2. Rødt i — - 45° - 90° . | |
2892. Forindien W.-Kyst. Vengurla (Vingorla). Tønde udlagt.
(N. t. M. Nr. 1937. London 1933.)
En sort Stumptønde er udlagt paa c. $15^{\circ} 51'$ N. $73^{\circ} 37'$ E., $0,275$ Sm 235° fra *Vengurla* Flagstang.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2893. (T). Annam. Pulo Kambir (Gambir). Fyr midlertidig slukket.
(N. t. M. Nr. 1931. London 1933.)
Pulo Kambir hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 13° 37' N. 109° 20' E. er for Tiden slukket.
2894. (P). Kina. Pohai Bugt. Hai Ho eller Peking Floden. Dybde aftaget.
(N. t. M. Nr. 1924. London 1933.)
Dybderne ved Højvande i *Hai Ho* rapporteres at være aftaget betydelig paa Grund af Tilmudring.
c. 39° 00' N. 117° 42' E.
2895. Japan. Nakai (Indlandssøen). Ogi Jima Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1932. London 1933.)
Ogi Jima Fyr paa c. 34° 26' N. 134° 03' E. lyser nu, som følger:
1. Grønt i Pej. fra 52° til 73°. 3. Rødt i Pej. fra 81° til 92°.
2. Hvidt i — - 73° - 81°. 4. Hvidt i — - 92° - 280°.
Iøvrigt er Fyret uforandret.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2896. Danmark. Limfjorden. Løgstør Bredning. Han Næs S.-Side. Amtofbroen. Broreglement.
Under den 4. December d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et Reglement for Ordenens Overholdelse ved *Amtofbroen* (c. 57° 00',₃ N. 8° 56',₈ 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 er begrænset mod Ø s t og V e s t af en ret Linie parallel med Brodæmningen og i 200 m Afstand fra denne, mod S y d af en ret Linie parallel med Brohovedets Yderside i 25 m Afstand fra dette.
Dette Reglement træder i Kraft den 1. Januar 1934.
(E. f. S. Nr. 16,967 1933. Havnelods, Side 25. Tillæg Nr. 2, Side 6.)
2897. Danmark. Sundet. Lodstakster.
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 50/2431 1932 meddeles, at Hjemrejsepenge vedrørende de Lodsninger i *Øresund*, der er fælles for *danske* og *svenske* Lodser, foreløbig for hele Aaret 1934 opkræves med et Tillæg af 20 Procent for *Sveriges* Vedkommende og 50 Procent for *Danmarks* Vedkommende af Grundbeløbet.
(E. f. S. Nr. 50/2431 1932.)
2898. Sibirien. Havne, der maa anløbes af udenlandske Skibe.
(N. f. S. Nr. 47/4407. Berlin 1933.)
- | | |
|--------------------------------|------------------------------------------|
| 1. <i>Vladivostock.</i> | 7. <i>Petropavlovsk p. Kamtschatka.</i> |
| 2. <i>Nachodka</i> Bugt. | 8. <i>Ocholsk.</i> |
| 3. <i>Tetjucke</i> Bugt. | 9. <i>Ust Kamschatsk.</i> |
| 4. <i>Grossevitscha</i> Bugt. | 10. <i>Ust Bolscheretzsk.</i> |
| 5. <i>Sovjethafen.</i> | 11. <i>Alexandrovsk p. Sakhalin.</i> |
| 6. <i>Nikolajevsk v. Amur.</i> | 12. <i>Ocha</i> Bugt p. <i>Sakhalin.</i> |

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korte eller
Bogs Nr. *England:*
R 91 Plans on the west coast of Morocco.

Tillæg.

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

2899. Danmark. Store-Bælt. Stoense Løb. Sømærke flyttet.

Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Rødgrund SW.*, paa $55^{\circ} 06' (41'') N.$ $10^{\circ} 52' (27'') E.$ er flyttet c. 55 m SSW. efter ud i 4 m Vand.

(E. f. S. Nr. 49/2783 1933. Kort Nr. 221, 299 og 279. Danske Lods, Side 324. Søm.-Fort. Side 48, Nr. 14.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2900. (T). Danmark. Kattegat. Naveren Lys- og Fløjtetønde i Uorden.

Lys- og Fløjtetønden *Naveren* paa c. $56^{\circ} 24' N.$ $10^{\circ} 58' E.$ viser for Tiden fejl Fyrkarakter. Den vil snarest blive bragt i Orden.

2901. Danmark. Limfjorden. Mors N.-Kyst. Gullerup Udskibningsbro. Pælerester afmærket.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 46/2670 1933 meddeles, at en Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt som Afmærkning for den odelagte Bros Yderende. — Broen vil blive genopført. c. $56^{\circ} 53',_6 N.$ $8^{\circ} 44',_0 E.$

(E. f. S. Nr. 46/2670 1933. Kort Nr. 269. Danske Lods, Side 470. Havnelods, Side 69.)

2902. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Sandpulle fjernet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 48/2748 1933 meddeles, at den deri omtalte Sandpulle ved *Hirtshals* Havn nu er fjernet, og at Besejlingsforholdene atter er normale. c. $57^{\circ} 35',_6 N.$ $9^{\circ} 57',_7 E.$

(E. f. S. Nr. 48/2748 1933. Havnelods, Side 80.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2903. Danmark. Jylland W.-Kyst. Vedersø. Oplysning om Vragbaaker.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 48/2752 1933 meddeles, at de deri omtalte Baaker, der angiver Retningen, hvori Vraget af Dampskibet *Farø* ligger sunket paa c. $56^{\circ} 17' N.$ $8^{\circ} 08' E.$, c. 300 m fra Land, er opstillet paa Klitterne paa Kysten. Forbaaken er forsynet med en Trekant med Spidsen opad og Bagbaaken med en Trekant med Spidsen nedad.

(E. f. S. Nr. 48/2752 1933. Kort Nr. 255)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

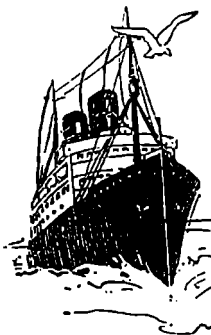
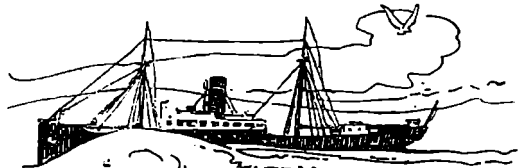


Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899
Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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



FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I
FRIHAVNEN
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



AKTIESELSKABET
MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPØRTØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

KONTRAHERTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

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.

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

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 Ordrup 3098

Amaliegade 43,
København K.

Lager af alle Skibsfornödenheder

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD»

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hylreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

REDERI- & HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE
STEVEDORING
PROVISION-
AGENTS

DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

Den nye Glacia



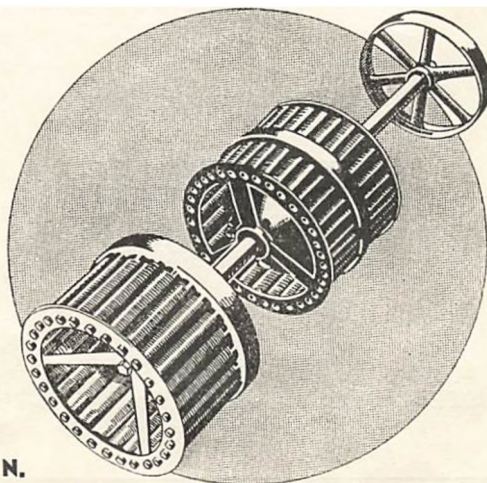
Kvalitets-

Mærket

En fremragende dansk Opfindelse! paa een Gang Kølemaskine og Ventilator.

Den nye GLACIA forbruger hverken Olie eller Kølemiddel og er meget billig i Drift.

Glimrende egnet for Proviantkøling, kan indbygges i eksisterende Iskasser og Skabe. De allerede leverede automatiske Anlæg har vist sig fuldt paalidelige baade i Troperne og i høj Sø. Spørg os.



A/S ATLAS · NØRREBROGADE 198 · KJØBENHAVN N.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 52

FREDAG 22. DECEMBER 1933

40. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1933

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

FRA UGE TIL UGE

af

AXEL GERFALK.

MÆGLER-
KORPORATIONENS
125 AARS
JUBILÆUM

I Dag, Fredag den 22. Decem-
ber, fejrer Mæglerkorporatio-
nen i København 125 Aars Ju-
bilæum og paa de følgende Si-
der gengiver vi de springende
Punkter i Skibsmægler V. Th. Sass's fortræffelige
Fortsættelse af Jubilæumsskriftet af 1908. Denne
Fortsættelse bør ikke, som Forfatteren selv foreslaar,
henlægges og i udvidet Form udgives ved Korpora-
tionens næste Jubilæum; den fortjener saa sandelig
at udkomme nu som en selvstændig Piece.



Skibsmægler Herman Hansen,
den jubilerende Mæglerkorporations populære Formand.

Paa denne Jubilæumsdag vil Skibsfartens Mænd sik-
kert benytte Lejligheden til at sige Skibsmæglerne
Tak for det loyale Samarbejde i Aarene, der gik. De
danske Skibsmæglerne er en Pryd for Standen, og det
er ikke uden Grund, at man de Steder i Udlandet, hvor
man er gaaet over til fri Næring, i Alvor overvejer, om
det i Danmark gældende System alligevel ikke er det
bedste.

Man kan ikke sige, at de sidste Aar har været lyse
for Skibsmæglerne. Naar det gaar Skibsfarten ilde, kan
det ikke undgaaes, at de, der direkte eller indirekte
lever af Skibsfarten, ejheller frister for gode Kaar.
Men det skal siges til Skibsmæglernes Ros, at de daar-
lige Tider og de decimerede Indtægter til Trods har
de holdt Fanen højt og deres Sti ren. Ejheller har
denne triste Udvikling svækket deres faglige Ildhu;
man kan tværtimod sige, at maaske ingen Sinde har
Skibsmæglerne varetaget Skibsfartens og de individu-
elle Rederes Interesser mere paapasseligt og dygtigere
end netop nu.

Mæglerkorporationen nyder med Rette stor Anse-
else. Som faglig Organisation hviler den paa et sundt
demokratisk Grundlag, og den har altid haft Held

til at faa dens Interesser varetaget af Fagets bedste Mænd. I de forløbne 25 Aar har Korporationen haft 3 Formænd, de Herrer Skibsmægler Olaf Wulff, Skibsmægler Johan Baastrup og Skibsmægler Herman Hansen. Den sidstnævnte har været Præsidiets Formand siden 1924, og været en ualmindelig god Formand. Præsidiets Næstformand er Varemægler F. S. Eskildsen og de Herrer Skibsmægler J. Wonsild, Varemægler Mogens Broe og Vekselmægler Fritz Esmark Olsen dets Bisiddere.

Ogsaa *Dansk Søfarts Tidende* ønsker at være medlem Gratulanterne paa Jubilæumsdagen. Her kommer vi med de allerbedste Ønsker for Fremtiden.

SUEZKANAL-TRA- I Følge Suezkanalselskabets
FIKEN STIGENDE Bulletin er 326 Fartøjer passeret gennem Kanalen i Perioden fra 1ste til 20de November, og Transilindtægterne opnaaet herved beløb sig til 50,320,000 Guld Francs. Tallene i tilsvarende Periode af 1932 var 292 Fartøjer og 47,180,000 Francs. Fra 1ste Januar til 20de November gik 4,773 Fartøjer igennem, og Indlægerne beløb sig til 749,530,000 Francs. De tilsvarende Tal i 1932 var 4,430 Fartøjer og 701,180,000 Francs.

De detaljerede Tal for de første tre Kvartaler af indeværende Aar viser, at 3947 Fartøjer paa tilsammen 22,350,185 Nettotons passerede Kanalen mod 3,689 Fartøjer paa 20,681,675 Nettotons i tilsvarende Periode af 1932. Følgende Tabel viser Trafikken i Perioden Januar—September 1933, ordnet efter de forskellige Nationers Flag:

	Antal Skibe	Netto Reg. Tons
Britiske	2,164	12,159,477
Tyske	343	2,022,386
Hollandske	260	1,802,243
Franske	235	1,510,945

	Antal Skibe	Netto Reg. Tons
Italienske	230	1,279,612
Japanske	186	1,027,562
Norske	202	1,023,031
Svenske	77	355,756
Amerikanske	55	347,790
Danske	58	316,730
Russiske	72	273,030
Græske	52	170,881
Danzig	3	17,437
Panama	2	9,008
Yugoslaviske	2	7,904
Finske	1	5,372
Czechoslovakiske ..	2	5,194
Estniske	2	4,901
Portugisiske	1	876
	3,947	22,350,185

Fragttrafikken i de paagældende tre Kvartaler beløb sig til 19,639,000 Tons, hvilket er en Forøgelse paa 2,376,000 Tons eller 13.8 Procent af Januar—September Tallene for 1932. Den udadgaende Trafik beløb sig til 5,277,000 Tons (+ 508,000 Tons). Den hjemadgaende Trafik beløb sig til 14,362,000 Tons (+ 1,868,000 Tons). Den udadgaende Trafik viste saaledes en Forøgelse paa 10.6 Procent, den hjemadgaende Trafik en Forøgelse paa 14.9 Procent.

Paa et Tidspunkt, hvor Skibsfarten lider ilde, er det ejendommeligt at erfare, at Suez-Kanalen trives saa uendelig godt — paa Skibsfartens Bekostning. I hele Evropa rejser der sig Røster imod denne konsekvente Udbytning, der virker saa meget mere grell, fordi Panama-Kanalen, der var saa langt dyrere at bygge, er saa meget billigere at passere. I flere Lande, deriblandt England og Sverige, er man da ogsaa indstillet paa en fælles Optræden overfor Suez-Kanalens Ledelse.

GENNEM ENGELSKE BRILLER:

POLENS KUL-KONKURRENCEEVNE

Der er visse Punkter vedrørende Konkurrencen fra det polske Kuls Side, som ikke er blevet forstaaet paa rette Maade. Det vigtigste Punkt, et Forhold, der slet ikke er gaaet op for de fleste i England er, at Polens Eksport, eller med andre Ord Polens Konkurrenceevne, er meget begrænset. Polen naaede sin Rekord med Hensyn til Aarsproduktion i 1929, hvor dette beløb sig til 46 Millioner metriske Tons. Samme Aar beløb den britiske Kulproduktion sig til 262 Millioner metriske Tons, og de britiske Miner arbejdede langt fra for fuld Kapacitet. England kunde let producere 300 Millioner, d. v. s. seks Gange saa meget som Polen. England producerede 292 Millioner metriske Tons i 1913. I Fjor var Udbyttet af de britiske Miner 212,400,000 Tons, mens Polens kun var 28,800,000 Tons. Naar vi vender os til Eksporten, er Polens Svaghed udpræget, selv om Konkurrencen med de britiske Kul har været alvorlig nok paa enkelte Markeder, som f. Eks. det svenske, norske og danske.

Polen skaffede sig et sikkert Fodfæste i disse Markeder, dengang da England havde sine store Strejker, sit ringe Udbytte og sine høje Omkostninger. Til Trods herfor har Polens Rekorder eksport ligget under 14 Millioner Tons, og næsten en Tredjedel af denne foretoges pr. Bane, Flod, Kanal, eller ad Landevejen til dets nærmeste Naboer. Det er tvivlsomt, om Polen, selv ved Hjælp af de Udvidelser af Jernbanelegemet fra Minerne til Kajerne, der nylig er foretaget, vil kunne afskibe over een Million Tons om Maanedene, selv om alle Lokomotiver, Kulvogne og Lastegrej arbejder for fuld Kraft. Til ca. 10 Millioner Tons er Polens aarlige Kulafskibninger begrænset til. Polen ejer kun to Havne, og ingen af dem er store. Polen har kun to Jernbanelinier, fra Kullejerne til disse Havne, og Afstanden dertil beløber sig til over 300 miles eller mere. England besidder enkelte Havne, der hver for sig kan afskibe lige saa meget Kul som hele Polens Eksport. England besidder de fornødne Kajer og Jernbaner, og Kapaciteten af Minerne er saa stor, at der kan afskibes godt 100 Millioner Tons om Aaret, efter at Hjemmeforbruget er blevet tilfredsstillet, hvilket er ti Gange saa meget som

Polen evner at afskibe. Hvis den internationale Handel atter en Gang kommer ind i en blomstrende Periode, vil Polens Bidrag til Verdenseksporten ikke beløbe sig til mere end en Draabe i Havet.

Siden England har nedsat sine Produktionsomkostninger og Fragtsatser, har Landet klare sig ganske godt i Konkurrencen med Polen. Konkurrencen blev svagere for nylig. Forrige Vinter vilde de polske Kulmineejere reducere Lønnen med 15 eller 20 Procent. Regeringen vilde ikke tillade en Lønreduktion paa det paagældende Tidspunkt, ligesom den ogsaa var uvillig til yderligere at reducere Kulfrakterne paa de polske Statsbaner. Af Hensyn til Krisen paabød Regeringen, at Kulprisen paa det indenlandske Marked skulde reduceres med 20 Procent. Mineejerne indvendte, at hvis de ikke tog sig en rimelig Fortjeneste hjemme, kunde det ikke betale sig for dem at eksportere Kul med Tab for at behage Regeringen. Nogle af Rederne holdt sig helt tilbage fra Deltagelse i Afskibningerne, hvorved den totale Eksport til Søs og Lands sank fra 14 Millioner Tons i 1931 til 10 Millioner Tons i 1932, hvoraf kun to Tredjedele udførtes pr. Skib. I Begyndelsen af indeværende Aar fandt en yderligere Reduktion af Eksporten Sted. Samtidigt genvandt England derved noget af sit tabte Marked i Baltikum og Skandinavien, ligesom England for nylig har sluttet Handelstraktater med Sverige, Norge, Finland og Danmark, hvori nævnte Lande har forpligtiget sig til at lage en mindre Procentdel af deres Import fra Polen og en større Procentdel fra England. Men nu er man atter begyndt at male Fanden paa Væggen paa Grund af forstærket Konkurrence fra Polens Side, fordi den polske Regering er gaaet ned til en 6 Procents Nedsættelse af Minearbejderlønnen.

Den polske Løn er lav, og Udbyttet pr. Mand er ca. 5 cwt. pr. Skifte større i Polen end i England. Den gennemsnitlige direkte Arbejds løn i Kulmineindustrien, heri indbefattet Minearbejdernes egne Bidrag, var for nylig 9 shillings i England mod kun 6s. 6d. i Polen. Den omtalte 6 Procents Lønreduktion vil betyde en yderligere Ulighed i Løn til Ugunst for England. Men saa har England til

MÆGLERKORPORATIONEN I KØBENHAVN

FEJRER 125 AARS JUBILÆUM

Nedenfor gengiver vi nogle Passager fra en interessant Fortsættelse af Jubilæumsskriftet af 1908, udarbejdet af Hr. V. Th. Sass, edsvoren Skibsmægler.

De 25 Aar, der er forløbet, siden Mæglerkorporationen holdt sit 100-Aars Jubilæum, den 22. December 1908, har været rige paa Begivenheder og er utvivlsomt den Periode af Korporationens Historie, som er mest bemærkelsesværdig.

Denne Periode præges først og fremmest af Verdenskrigens Indflydelse, som selvfølgelig i høj Grad maatte give sig Udslag i en Branche af den Art som Skibsmæglernes, men ogsaa i høj Grad Varemæglernes. Efterkrigstiden har sat sine dybe Spor, og i Aarene umiddelbart efter Verdenskrigens Slutning blev »Mæglersagen« et aktuelt Spørgsmaal, som holdtes i Forgrunden nogle Aar for atter i nogen Grad at blive trængt tilbage for Offentligheden, men blev paany aktuelt, da det syntes at skulle blive til Alvor med en ny Næringslov.

* *

Som foran berørt havde Krigsperioden medført, at der fra forskellige Sider var opstaaet en vis Opmærksomhed paa Mæglerne, og der hævdede sig Røster iblandt for at give Mæglerne fri. Dette Standpunkt maatte dog ved Eftertanke give Anledning til Modsigelse, idet der dog her er Tale om en Stilling, som i højeste Grad er baseret paa Tillid til Mægleren fra de to Parter, der søger hans Bistand.

Et ganske overordentlig vigtigt Moment er det, at Skibsmæglerne har i Hænde udenlandske Skibes Forretninger og Varetagelsen af disses Interesser, hvor store Pengebeløb skal indkasseres. Den udenlandske Reder, som skal have sine Interesser varetaget her i Landet, maa selvfølgelig være sikker paa, at den, som han henvender sig til, er tilstrækkelig kendt med Forretningerne og ogsaa i økonomisk Henseende er fuldt ud god og paalidelig. Foruden Fragten kan eventuelle Disputer ogsaa betyde, at store Værdier staar paa Spil, om ikke Mægleren er fuldt ud erfaren og fortrolig med Sælv- og Fortolkning af Dokumenterne og almindelige Retsforhold.

Det maatte derfor være ganske naturligt, at en Mand, naar han sidder i en saadan Stilling, kunde faa et offentligt Prædikat, som i nogen Grad kunde være en Garanti for, at den udenlandske Reder trygt kan lægge Interesserne i hans Hænder.

Imidlertid vilde man selvfølgelig ikke fra Mæglerne Side eller fra andre Interesseredes Side have noget imod en Modernisering af den gamle Forordning. Denne Modernisering kunde da passende gaa ud paa, at der for at faa Adgang til Bestalling skulde forlanges, foruden de sædvanlige Fordringer om en vis Alder, Borgerret etc., bestemte faglige Garantier, som skulde prøves ved en Eksamen, og endvidere, at Vedkommende skulde have været i en mere overordnet Stilling i en Aarrække, Skibsmægleraspiranter: i et Mægler- eller Rederifirma.

Der nedsattes i 1919 af Dansk Dampskibsrederiforening et Udvalg til at behandle Spørgsmaalet med det for Øje at optage Forhandlinger med de forskellige Organisationer. Dette Udvalg bestod af Skibsrederne Johan Hansen, K. Henriksen, Otto Jespersen, A. P. Møller og Chr. Sass.

I 1922 blev der da nedsat en Kommission bestaaende af Repræsentanter fra Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening, Grosserer-Societetet, Mæglerkorporationen i København og Provinsmæglerforeningen.

Medlemmerne af denne Kommission var, nævnt i den Orden, de repræsenterer de nævnte Organisationer: Skibsreder Chr. Sass, Skibsreder Chr. Harhoff samt Direktør Eilert Mægaard, Konsul C. P. Lund, Skibsreder Erik Kromann, Grossererne I. Frost og Olaf Skovgaard-Petersen samt Overretssagfører M. Raffenberg og Grosserer Chr. Andersen, Odense. Endvidere Skibsmægler Johan Bastrup, Varemægler P. Ryge-Jensen, Skibsmægler Herman Jensen og Konsul P. Jepsen, Korsør.

Senere traadte Højesteretssagfører Fr. Winther, som repræsenteredes ved Overretssagfører Jacob Winther, til, og efter Mæglerne Ryge-Jensen's og Bastrup's Død afløstes de af Varemægler F. S. Eskildsen og Skibsmægler Herman Hansen.

De to Hovedspørgsmaal, der straks rejste sig, var:

1. Om en ny Lov skulde omfatte baade Vare-, Veksel- og Skibsmæglere.
2. Om Loven skulde gælde for hele Landet med fælles Regler for København og for Provinsen.

For det første Spørgsmaals Vedkommende kunde henvises til, at den gamle Forordning omfatter alle Mæglere, men det var, saaledes som Udviklingen havde været, klart, at det særlig var Skibsmæglerne Forhold, der trængte til Revision.

Hvad angik Vekselmæglerne var deres Stilling, som foran-

vist, givet og kunde saaledes ikke dengang give Anledning til nærmere Overvejelse. Med Hensyn til Varemæglerne kunde det ikke nægtes, at hele deres Virksomhed i nogen Grad var blevet forandret, dels ved Forholdenes naturlige Udvikling, dels ved den i og for sig ikke naturlige Udvikling, Verdenskrigen havde ført med sig paa hele Vareomsætningen Omraade.

Det var derfor maaske nok i første Række Skibsmæglervirksomheden denne Kommissions Arbejde kom til at tage Sigte paa, men Varemæglervirksomheden blev ikke derfor tilsidesat, og i den Betænkning, som Kommissionen afgav, er Varemæglerne Virksomhed sidestillet med Skibsmæglerne; det meget vigtige Spørgsmaal om Skibsmæglerne Eneret til at besørge Klarering er udtrykt med en Klarhed, der ikke levner Tvivl tilbage.

Hvad Vekselmæglerne angaar da er denne Gruppe bibeholdt ogsaa for Københavns Vedkommende; angaaende disses Virksomhed gælder de i Reglerne om Børsens Hol-



SKIBSMÆGLER V. TH. SASS

delse fastsatte Bestemmelser. Som en fælles Linie for al Mæglervirksomhed trækkes det skarpt op, at han skal være den uvildige Mellemand, som upartisk kan varetage Interesserne.

Næringslovskommissionens Betænkning forelaa i Begyndelsen af Oktober 1926. I Bemærkningerne til Betænkningen udtaler Kommissionen:

»Med Hensyn til de om statsautoriserede Mæglere foreslaede Bestemmelser bemærkes, at de Afvigelser, Lovudkastet frembyder fra det som Bilag optrykte Forslag fra et af forskellige interesserede Organisationer nedsat Udvalg delvis skyldes, at forskellige af de deri behandlede Detailspørgsmaal, f. Eks. Spørgsmaalet om Taksternes Fastsættelse m. v., mest hensigtsmæssigt synes at kunne henlægges til nærmere Udformning af Administrationen efter Samraad med de interesserede. Blandt de Punkter, paa hvilke Kommissionen i sit Lovudkast har foretrukket en anden Ordning end den af Organisationerne foreslaede, er Spørgsmaalet om Bibeholdelse af den Skibsmæglerne nu tilkommende begrænsede Eneret til Skibsklarering, idet Kommissionen har maattet nære Betænknelighed ved at lægge Baand paa Erhvervslivet paa dette Omraade.

Den af Organisationerne foreslaede, efter stedlige Hensyn m. v., varierende Sikkerhedsstillelse for Skibsmæglere,

har man ikke ment at burde oplage i Lovudkastet, idet det maaske kan befrygtes, at den vil kunne fremkalde et noget urigtigt Indtryk af dens Omfang og derfor virke villende. Sikkerhedsstillingen vil saaledes f. Eks. i Tilfælde af store Fragtinkassationer o. l. sædvanlig være af illusorisk Betydning. Derimod er det fundet formaalstjenligt saavel for Toldvæsenet som for Mæglerne at lovfæste Bestemmelsen om Skibsmæglerens Hæftelse for Skibsfagfternes Erløggelse.

Det Udkast til Loven, som Næringslovkommissionen da fremsætter, svarer i det store og hele til det Forslag, som blev ophøjet til den Næringslov, som traadte i Kraft den 1. April 1932. Næringslovkommissionen havde nærmest slet ikke taget noget Hensyn til Organisationernes Betænkning og Forslag, skønt den ikke kunde være i Tvivl om, at der var nedlagt et overordentligt stort Arbejde deri.

Hvad der burde have haft størst Betydning var, at Betænkningen fra den omtalte Kommission var tiltraadt af alle de interesserede Organisationer. Der herskede med andre Ord blandt disse fælledekommen Enighed om Beretigelsen af at bibeholde Mæglerinstitutionen og Erkendelsen af, at en saadan Institution har en overordentlig stor samfundsmæssig Betydning.

Det Lovudkast, som den daværende Næringslovkommission fremsatte, ofrede kun ganske faa Linier paa Mæglerinstitutionen og henviste iøvrigt til Regler, som samme Forslag gav for statsautoriserede Revisorer. Man har altsaa fuldstændig set bort fra den store og vide Forskel, der ligger mellem disse to Næringsveje. Ikke engang gav Næringslovkommissionens Lovforslag Skibsmægleren nogen Eneret til Skibsklarering, saaledes at Forslaget alt ialt kunde opgøres som paalæggende Mæglerne Pligter og Indskrænkninger i det størst lækkelige Omfang uden praktisk talt at give dem anden Rettighed end Eneret paa Betegnelsen statsautoriseret Mægler.

Imidlertid skulde Lovforslaget ikke dengang naa at blive ophøjet til Lov, og hele Spørgsmaalet om en ny Næringslov førte endnu i nogle Aar en stille Tilværelse. Først i Rigsdagssamlingen 1930/31 blev der fremsat Forslag til en ny Næringslov i Folketinget (de tidligere Næringslovsforslag var blevet fremsat først i Landstinget), og nu var det aabenbart Regeringens Hensigt at faa en ny Næringslov gennemført.

Det var med en vis Spænding, at man søgte efter Bestemmelserne for Mæglerenævningen i det sidst fremsatte Næringslovsforslag, og det viste sig da, at det var ganske de samme Bestemmelser, som indeholdtes i Forslaget af 1925.

Mæglerkorporationen har, som man allerede vil have forstaaet af den foranstaaende Fremstilling, fulgt hele Sagen med den allerstørste Interesse og Bevaagenhed, og naar som helst og hvor som helst man mente det formaalstjenligt straks gjort en Indsats. Der har stadig været rettelte Henvendelser og udvekslet Skrivelser, dels med de forskellige Organisationer, dels med Ministeriet, dels rettelte Henvendelser til Rigsdagen og de af Rigsdagen nedsatte Udvalg, men der vil næppe være nogen Grund til her at fremsætte Detailler om disse utallige Henvendelser, som alle er gaaet ud paa det samme, nemlig at faa en moderniseret Lov, gaende ud paa en Fæstnelse og en Anerkendelse af en fornuftig Mæglerordning til Samfundets Bedste.

Efter Lovforslagets fornyede Fremsættelse satte Korporationen af Kraft ind paa at faa Lovforslaget ændret, saaledes at der virkelig kunde blive Tale om selvstændige Bestemmelser for Mæglerne og undgaa denne meget tilside-sættende Plads, der var blevet dem til Del gennem Henvæningen til Bestemmelser for statsautoriserede Revisorer. All var desværre forgæves, og det viste sig ganske umuligt at faa vakt Interesse for Spørgsmaalet blandt Lovgiverne, formentlig paa Grund af Ukendskab til disse særlige Forhold. Kun fra en enkelt Side blev Korporationen mødt med Forstaaelse, og ved energisk Arbejde lykkedes det langt om længe at faa bibeholdt Bestemmelsen om Skibsmæglerens Eneret til at udføre Skibsklarering, dog med den naturlige Begrænsning, at det skal være tilladt Rederiet eller behørigt befuldmægtigede Personer, der staar i fast Tjenesteforhold til dette eller Skibsføreren at besørge Klareringen. Lovforslaget omfatter Mæglerenævningen for hele Landet.

Under denne Form blev da Næringsloven vedtaget den 28. April 1931 og traadte i Kraft den 1. April 1932. Loven kunde ikke siges at være noget godt Resultat af de mange Aars Bestræbelser for at faa en moderniseret Mæglerlov, men der var dog et Haab tilbage, idet Næringslovens fastsætter Bestemmelse om, at Ministeriet kan give de nærmere Bestemmelser angaaende de statsautoriserede Mægleres Pligter og Ansvar samt om Mæglerprøver. Dette vilde med andre Ord sige, at Administrationen vilde kunne give nærmere Regler, som man kunde haabe kunde komme Mæglerenævningen til gode paa den Maade, at dens Beretigelse fuldt ud anerkendtes og derved kunde give Eksistensmuligheder.

I Januar 1932 nedsatte Ministeriet for Handel og In-

dustri da en Mæglerkommission og udarbejdede i Samraad med denne de nærmere Bestemmelser, som indeholdtes i Bekendtgørelse angaaende statsautoriserede Mægleres Virksomhed, Pligter og Ansvar af 23. Marts 1932 og Bekendtgørelse angaaende Mæglerprøver af 14. Maj 1932. Formand for Mæglerkommissionen blev Kontorchef i Ministeriet for Handel og Industri Ernst Greve Moltke. Det vil være tilstrækkeligt at henvise til disse to Bekendtgørelser og kun fremsætte ganske enkelte Kommentarer.

I del store og hele er der paalagt Mæglerne adskillige Pligter, medens det egentlig er vanskeligt at faa Øje paa Rettighederne, thi selv om Mæglerautorisationen fører med sig, at Mæglerens Ord skal sla til Troende, og der skal vises ham en vis Tillid, kan man ikke i den nuværende materialistiske Tid derudaf finde nogen Eksistensmulighed, thi naar enhver kan foretage nøjagtig det samme, som den autoriserede Mægler kan, uden at have nogen Forpligtelser eller Indskrænkning, er den autoriserede Mægler i Virkeligheden handicappet.

Det Haab, der stilledes til de nye Bestemmelser for Mæglerne efter Lovens Ikrafttræden den 1. April 1932, er desværre blevet skuffet. Det viste sig, at der straks efter Lovens Ikrafttræden forekom Tilfælde, som maatte betragtes som Indgreb paa det eneste Punkt, hvor Mæglerne havde en Ret, nemlig Skibsmæglerens Eneret til at besørge Ind- og Udklarering af Skibe. Dette foranledigede Sagsanlæg, men Sø- og Handelsrettens Dom af 17. Juni 1932 gik Skibsmæglerne imod, og Dommen blev stadfæstet af Højesteret den 26. Januar 1933. Denne Sag er der ikke nogen Anledning til at komme nærmere ind paa her, den beviser blot, at Næringsloven giver Plads for en meget vid Fortolkning i Mæglerens Disfavør.

Det kan ikke ses, at dette i det lange Løb vil være holdbart og vise sig at være til bedste for hele Sagens Natur. Naar disse Kendsgerninger her nedskrives som Historie, Historie, der omfatter de sidste 25 Aar af Korporationens Levetid, maa det være tilladt at uddrage den Slutning, at Tidens Udvikling vel har medført store Forandringer paa hele Næringslivets Omraade, men at Mæglerenævningen ikke desto mindre har haft en Livskraft, som trods al Modgang, ikke mindst fra Lovgivningsmagtens Side, maa være at søge i, at Samfundet har Brug for Tillidsmænd, der uparisk kan varelage visse Interesser, og til hvem Kunderne trøstigt kan henvende sig uden at risikere at blive Behandling til Del til Skade for dem. Der er næppe Tvivl om, at dette Ræsonnement lige fuldt kan gøres gældende saavel for Vekselmæglerne som for Varemæglerne og ikke mindst for Skibsmæglerne, der for største Parten skal varelage Interesser paa udenlandske Rederiers og Forretningers Vegne. Begivenhederne i Aarene efter Verdenskrigen har vist dette, og det er maaske kun et Spørgsmaal om Tid, inden Erkendelsen vil fremstaa, og der paany vil vise sig Trang til at grundfæste og uddybe Mæglerinstitutionen.

POLENS KUL-KONKURRENCEEVNE

FORTSAT FRA SIDE 584

Gengæld Overtaget paa saa mange andre Omraader. Fragtsatsen fra Skaktmundingen til Kajerne i Polen er 4 shillings pr. long Ton; Rejsen varer 24 Timer. »Demurrage«-Udgifterne og Havneudgifterne er saa høje, at den faktiske Udgift ved at transportere Kullet fra Mønen til Skibet beløber sig til 5 shillings pr. Ton, et Forhold, som en Delegation af Kulminejere fra Northumberland opdagede for nogen Tid siden. Derfor findes der Redere, som ikke vil tillade, at deres Skibe anløber polske Havne for at tage Kul ombord paa Grund af de høje Havneudgifter og de lange Forsinkelser. (Disse er, som bekendt, betydelig nedsat i den seneste Tid. Red.).

Mens de Omkostninger, der er forbundet med den indenlandske Transport og Lastning af Kullet i Polen, beløber sig til 5 shillings, er den gennemsnitlige Udgift i England kun 2 shillings pr. Ton. I Sydwaales er Jernbanefragten kun 1s. 2d. og Havneudgifterne kun 6d. I Northumberland, Durham og det østlige Skotland findes de to Skakter, hvorfra Hovedparten af det afskibede Kul kommer, paa saadanne Steder, at Fragterne rangerer fra 6d. til ikke 2 shillings undtagen i ganske ekstrordinære Tilfælde. England har saaledes en Transportudgift fra Skaktmundingen til Skibslast, der ligger 3 shillings pr. Ton under den tilsvarende polske Udgift, et Forhold, der langt opvejer Polens Fordel med Hensyn til Arbejdslønnen, selv naar der er taget Hensyn til 6 Procentsreduktionen. Da de øvrige Omkostninger i Forbindelse med Mine-driften ikke varierer stærkt i de to Lande, kan det britiske Kul i de fleste Tilfælde klare sig ganske godt i Konkurrencen med det polske paa Eksportens Omraade. Men selv om Polen forære sine Kul bort, kunde Landet ikke afskibe mere end 10 Millioner Tons om Aaret, et Tal, der er ydest ringe i Sammenligning med Tallet for den sammenlagte Eksport fra England, Tyskland og Amerika.

E. T. Good.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 19. December 1933.

Frugtmarkedet er stort set uforandret. — Efterspørgslen er aftaget noget i flere af de ledende Markeder, men til Trods herfor har det været muligt at fastholde de samme Rater, og foreløbig ser det ikke ud til at ville ske nogen Forandring heri. Julen og Tiden lige før og lige efter Nytaar er som Regel en vanskelig og meget varierende Tid for Skibsfarten og Handelen i al Almindelighed, saa det er bedst at være forberedt paa Overraskelser ogsaa »in owners' favour.«

Den megen Tale om Hjælp til Englands Skibsfart har selvfølgelig vakt Bevægelse — for at bruge et mildt Udtryk — hele Verden over, ikke mindst i Skandinavien, da Tanken berører selve Livsnerven i den internationale Søfart. At der er delte Meninger i England siger sig selv, og en Reder har udtalt følgende: »It is possible it may go in a direction we may never have intended.« Disse Ord dækker vistnok over manges Mening; Eksperimentet indeholder i hvert Fald et kolossalt Risikomoment.

TRÆLASTMARKEDET

er helt uforandret for prompt Lastning. Der rapporteres atter en Del Slutninger for næste Aar til Rater, som ikke er bedre end hvad der er opnaaet i denne Sæson, men dette behøver ikke at betyde saa meget, og de hidtil opgjorte Forretninger er selvfølgelig kun som en Draabe i Havel. Noget andet er, om der er Grund til at slutte »ahead« paa de Betingelser, som bydes nu.

KUL, KOKS etc.

Der gøres mange Forretninger til faste Rater, men foreløbig har Vinteren ikke formaaet at sætte Fragterne synderligt op. Koks London/Kbhvn. sluttet til omkring 6/- for 15/2,500 Tonnere, Tyne/Kbhvn. 6/3 1,500 T. Tyne/Stockholm 6/3 6/6 2/4,000 T. Kul Humber/Aalborg 4/- 3,300 T., Boness/Aabenraa 4/9 2,200 T. Grangemouth/Karrebæksmunde 1,750 T. 4/6, Methil/Hadsund 600 T. 6/9, Tyne/Sakskøbing 900 T. 6/-. Danzig/Kbhvn. 1,800 T. 4/3. Fra Danzig/Gdynia gaar der meget til Irland, Frankrig, Holland, Italien etc. til ret konstante Rater.

MIDDELHAVET etc.

Til Trods for Stem-Vanskeligheder nu op ad Julen er Kulmarkedet fastere, og det skulde ikke forbavse,

om der for Laster, som skal ud før Jul, betales en ekstra »premium«. Noteringerne er gennemgaaende 5/6 til Vestitalien, 8/- Barcelona, 5/6 Alexandria, 6/9 7/- Øerne. Ingen af de hjemgaaende Markeder kan byde paa noget særligt. Fra Sortehavet rapporteres 4/5 Slutninger pr. Januar til 10/7½ Kontinentet, 10/10½ U.K., 12/7½ Danmark. Alexandria/Hull 9/3. Frugt ca. 19/- 19/6, Poti/U.S.A. 7,500 T. 14/6, Boulogne/Rotterdam range 11/-.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Glasgow/U.S.A. 3,000 T. Kul 7/3, Hull/Halifax 2,500 T. 7/6d., Forth/St. John N.B. 2,000 T. 9/-. Korn fra Nordstaterne eller St. John N.B. offereres til 1/4½d. A/Rotterdam, 1/9d. U.K., 2/3d. Cork og Limerick. Oliekager/Gulfen-Danmark 4,500 T. 17/6 10/20' Januar. De øvrige Markeder, Pacific inclusive, er sløje i enhver Henseende.

SYDAMERIKA

Kulraten til Buenos Aires er igen nede under 9/-, Monte Video 8/3, og følgelig bliver der flere Ballast Afgange. I den forløbne Uge har det været forholdsvis roligt i Kornbefragtingen, men Raterne er ikke slappet af, og der er nu igen mere Bevægelse over hele Markedet. Januar Positioner er værd omkring 17/- 17/6, n. a. San Lorenzo/U.K. Kont., Februar 16/- 17/-; December/Januar ca. 17/6. Til Bergen/Stockholm range fik 3,500 T. 19/6, 20/12—8/1 3,600 T. 20/-, 25/12 —5/1 og »clean« Januar noteres i omkring 19/3 5,500 T., 18/6 7/7,500 T. Chile/B-Hamborg Januar 20/-.

ØSTEN

Dalny/Kontinentet har gentaget 26/- for Jan., Vladivostock 27/6 Januar Februar 28/6, Januar, Vestaustralien/U.K. Kont. 25/6 bags, 23/- bulk, Option Shanghai 13/9 henholdsvis 12/3. Madras/Kontinentet 25/6, Middelhavet 24/6, Saigon 25/-; Durban/Mauritius 6,500 T. 8/-, Singapore 7,000 T. 6/-.

TIME-CHARTER

Vestindien: 5,100 T. 65 c. 2,500 T. \$1.20.
Trip: 8,600 T. del. Gulf/redel. U.K. Kont. 3/-; 600 T. del. Gulf/redel. U.K. Kont. 3/6; 9,000 T. del N. Pacific/redel. Australien 4/-.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Han overfaldt Styrmanden

I Efteraaret, medens A. P. Møllers »Jane Mærsk« laa i Plymouth, overfaldt en af Besætningen, Matros Carl Andersen, Styrmand Rørup. Ved Sø- og Handelsretten i København er der nu rejst Tillale mod Andersen, og Statsadvokaten har bestemt, at Sagen skulde afgøres ved en Bøde paa mindst mindst 150 Kr.

Retten bestemte, at Bøden skulde sættes til 200 Kr., subsidiært 14 Dages Dage Hæfte.

Sigtet for Overtrædelse af Søloven

For et Par Maaneder siden skete der som omtalt ved den svenske Kyst en Kollision mellem den amerikanske Dampner »Scanmail« og Motorskibet »Kongedybet« af Hasle. Der er nu rejst Sigtelse mod Motorskibets Fører, Kaptajn Westh for Overtrædelse af Søloven, dels for ikke at have stoppet Maskinen, da han hørte Dampnerens første Signal, dels ved at ændre Kurs paa et Tidspunkt, hvor han ikke var klar over det andet Skibs Plads. Endvidere for at være gaaet til Søs uden at Lugerne var behørigt skalkede.

Ved Retten i Rønne har der nu, ifølge »Bornh. Avis«, været afholdt Forundersøgelserforhør. Kaptajn Westh, der i det store og hele henholdt sig til sin Forklaring ved Sø- og Handelsretten i København, gjorde gældende, at han ikke havde anset det for nødvendigt at standse Maskinen, da han hørte det første Signal fra den modgaa-

ende Dampner, idet Signalet kom langt borte fra, og »Kongedybet« gik med ringe Fart. Han havde iøvrigt ment sig berettiget til at tro, at Dampneren, da det var taaget Vejr, ligeledes kun sejlede langsomt. Han erklærede endvidere, at han, da han havde hørt Signalerne fra det andet Skib til Styrbord, havde sat sin Kurs længere om Bagbord. Kaptajnen hævdede i det hele ikke at være skyldig i nogen Pligtforsømmelse.

Med Hensyn til det andet Forhold, at Lugerne ikke skulde være behørigt skalkede, forklarede Westh, at Skibet kun havde sejlet i Ballast, og da det desuden havde været stille Vejr, havde han ikke ment det nødvendigt at have Lugerne skalkede.

Retsmødet endte med, at Forundersøgelserne blev sluttet, og Sagen gaar nu til Statsadvokaten.

Aarborg for den danske Fiskeriflaade 1934

Den af Fiskeridirektoratet paa Iver C. Weibach & Co.s Forlag, Amaliegade 30, København K., udgivne »Aarborg for den danske Fiskeriflaade 1934«, er i disse Dage udkommet.

I Fiskeriaarbogen findes optaget de vigtigste Love og Bestemmelser vedrørende Fiskeri og Sejlads, de vigtigste Fyr i danske Farvande m. fl. Steder, forskellige Havne-reglementer, Uddrag af Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde og andre Oplysninger af Værdi saasom Almanak, nautiske Tabeller, Omsætningstabeller for Maal og Vægt m. m.m.

Bogladepreisen er 1 Kr. 75 Øre indbunden.

PERSONALIA

Vi gratulerer —

Den 23. December fylder Kaptajn E. L. Meyer 70 Aar. Kaptajn Meyer var i sin Tid Fører af flere Sejlskibe. Siden 1926 har han ikke sejlet og nyder nu sit Otilium i Sundby paa Amager.

Den 25. December fylder Kaptajn C. P. C. Ravn 60 Aar. Kaptajn Ravn er Fører af Det forenede Kulkompagnis Damper »Hafnia«.

Kaptajn J. R. Stage fylder den 28. December 60 Aar. Kaptajn Stage var i en Aarrække Fører i Dampskibsselskaberne »Dana« og »Danefelt«, hvis Damper »Danevirke« han førte, til Selskabet ophørte i 1932.

Afdelingsbestyrer, Navigationslærer G. C. O. Ryager i Marstal fylder den 13. Januar 60 Aar. Navigationslærer Ryager, der i mange Aar har virket som Navigationslærer ved Skolen i Marstal, nyder stor Anseelse blandt sine Kolleger indenfor Skibsførernes Kreds, og det blev derfor ganske naturligt ham, som i 1917 valgtes til Formand for den Sammenslutning af Sejlskibsførere, der blev dannet under Krigen under Navnet af »Skibsførerforeningen af 1917« med Sæde i Marstal.

POSITIONSLISTE

PR. 12. DECEMBER 1938

A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Aalborg*, afg. Lowestoft 9.12.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Valencia 18.12.
m.t. *Aase Mærsk*, ank. Buenos Aires 29.11.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Genoa 17.12. til Singapore.
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Hull 6.12.
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne 21.11.
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Lissabon forv. 26.12. til Kbhvn.
s.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Gibraltar 17.12. p. R. t. Mar-seilles.
s.s. *Alsund*, Petersen, afg. Bristol 14.12. til Aalborg.
s.s. *Amalienborg*, ank. Gdynia 11.12.
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Kingston 17.12. til Panama Canal.
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Livorno 4.12.
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Kobe 4.12.
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Port Sudan 11.12. til Singapore.
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Santos forv. 18.12. til København.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Stockholm 18.12.
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Tarafa 24.11.
m.s. *Asia*, Kolls, pass. Panama Canal 9.12. p. R. t. Vancouver.
s.s. *Asko*, Kolster, ank. Cardiff 17.12.
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Goole 20.12.
m.s. *Astoria*, Norregaard, afg. Rabaul 24.11.
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Bayonne 17.12.
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Verde 12.12. p. R. t. Sydney.

B

- s.s. *Beira*, Kjer, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Panama 7.12.
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim 19.12.
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Piræus 23.11.
s.s. *Birgil*, Lisberg, afg. Rouen 19.12. til Newcastle.
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Kbhvn. 15.12. til Leningrad.
s.s. *Bogo*, Nielsen, afg. Bordeaux 13.12. til Funchal.
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 7.12.
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Emden 17.12.
s.s. *Brasilien*, Bolfeldt, afg. Tyne 24.11.
s.s. *Bretland*, ank. Kbhvn. 18.12.
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Casablanca forv. 28.12. til Tanger.

- s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Norfolk 4.12. til Bristol.
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 30.12. til Manchester.

C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
m.s. *California*, Andersen, afg. Madeira 17.12. til Kbhvn.
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Port Arthur 29.11.
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Valencia 20.12. til Kbhvn.
m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Port Canpha 7.12.
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Rotterdam 16.12.
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Lissabon 19.12. til New York.
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Oran 18.12.
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Finisterre 16.12.
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Swansea 8.12.
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Danzig 14.12.

D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 23.12. til London.
s.s. *Dana*, Bang, afg. Huelva 15.12. til Rouen.
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 7.12.
m.t. *Bjark*, afg. Rouen 18.12. til Talara.
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 29.12. til Newcastle.
s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 23.12. til Kbhvn.
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 8.12.
s.s. *Dronning Maud*, afg. Aarhus 26.12. til Kbhvn.

E

- s.s. *Ebro*, Jarltorp, afg. Kbhvn. forv. 24.12. til Gdynia.
s.s. *Ejffe Mærsk*, afg. Danzig 6.12.
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Kbhvn. forv. 30.12. til Middelhavet.
s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.
s.s. *Elie*, Larsen, afg. Danzig 20.12. til Bayonne.
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Immingham 1.12.
s.s. *Ellensborg*, ank. Kbhvn. 12.12.
s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Skagen 9.12. vestg.
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Continental 2.12.
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Elsborg*, ank. Hull 11.12.
m.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo 13.12. til Suez.
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Newcastle 19.12. til Aarhus.
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 13.12.

F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.
s.s. *Fanø*, Korff, ank. London 14.12.
m.s. *Fionia*, Mouritzen, pass. Gibraltar 15.12. p. R. t. Le Havre.
s.s. *Flora*, Kann, afg. Aarhus 22.12. til Newcastle.
s.s. *Flynderborg*, pass. Cape Finisterre 11.12.
s.s. *Fredensborg*, afg. Gandia 9.12.
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. forv. 20.12.
s.s. *Frederiksborg*, afg. Antwerpen 12.12.
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 23.12. til Antwerpen.
s.s. *Gautatyr*, Abraham, ank. Pärnu 11.12.
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Norfolk V. forv. 21.12.
s.s. *Gerda Toft*, ank. Dublin 14.12.
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Shanghai 6.12.
s.s. *Gorm*, Jensen, afg. Kbhvn. 16.12. til Tofte.
s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Hull 4.12.

H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Antwerpen 20.12.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Kbhvn. forv. 23.12. til Antwerpen.
s.s. *Hans Mærsk*, ank. West Hartlepool 7.12.
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 27.12. til København.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 28.12. til Kbhvn.
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Barcelona 5.12.
s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Liverpool forv. 20.12. til Swansea.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Horsens.
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 28.12. til Hull.
s.s. *Hulda Mærsk*, Wesermünde 14.12.

I

- m.s. *Inga*, Kruse, pass. Lizard 17.12. p. R. t. Rotterdam.
m.s. *Indien*, Bronér, afg. Buenos Aires 5.12.
s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Dungeness 16.12. p. R. t. Boness.
s.s. *Inga Mærsk*, ank. Windau 7.12.
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Bayonne 16.12.
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Thorshavn 18.12. til Kbhvn.
s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Tyne 5.12.


J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.
s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Sagua 7.12.
s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 18.12. p. R. t. London.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19. 12. 33

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

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

m.t. *Jane Mærsk*, afg. Hamborg 28.11.
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Singapore 16.12.
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Omis 5.12.
 s.s. *Johannes Mærsk* ank. Oporto 4.12.
 s.s. *Jolantha*, Larsen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jegersborg*, ank. Riga 10.12.

K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Azorerne 11.12. p. R. t. Puerto Colombia.
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. 13.12. til Liverpool.
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Jucaro 1.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 2.1. til Kbhvn.
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, afg. Oslo 23.12. til Kbhvn.

L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Bangkok 17.12. til Singapore.
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Preston 6.12.
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 21.11.
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Esbjerg 10.12.
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Emden 30.11.
 s.s. *Lilleborg*, afg. London 11.12.
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bergen 5.12. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, afg. Danzig forv. 20.12. til Riga.
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Wilmington 15.12. til Charleston.
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Manila 16.12. til Hongkong.
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Sunderland 17.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Belfast 18.12.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 21.12. til København.
 s.s. *Maria Toft*, pass. Kbhvn. 16.12.
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Aruba 25.10.
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Dundee 16.12.
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Bahia 13.12. til Kbhvn.
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Marseilles 8.12.
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Guardafui 11.12. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Oran forv. 20.12. til Algier.
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kbhvn. 14.12.
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires 2.12. til Kbhvn.
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Dairen 6.12.
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.
 m.s. *Niel Mærsk*, pass. Panama 5.12.
 s.s. *Nordborg*, ank. Rotterdam 12.12.

O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Swansea 16.12. til Kbhvn.
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Casablanca 20.11.
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Dairen 12.12.
 m.s. *Oregon*, Jorgensen, afg. Gøteborg 16.12. til Buenos Aires.

P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Dungenes 16.12. p. R. t. Liverpool.
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Dakar 15.12. til Glasgow.

m.s. *Peter Mærsk*, ank. New York 7.12.
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Horsens 18.12. til Danzig.

R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 19.12. til Helsingør.
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin forv. 22.12. til Østnorge.
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 11.12. vestlg.
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Ghent 7.12.
 s.s. *Rosenborg*, afg. Casablanca 12.12.
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 25.12. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 19.12. til Vestnorge.
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Tocopilla 2.12.
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Valencia 8.12. til Hamborg.
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Glasgow 21.12.
 s.s. *Seine*, Beller, afg. Kbhvn. forv. 23.12. til Østersøen.
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Shanghai 7.12.
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Nakskov 7.12.
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Silkeborg*, afg. Barcelona 30.11.
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Dunkirk.
 s.s. *Skodsborg*, ank. Marseilles 10.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag forv. 18.12. til Kbhvn.
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Ushant 19.12. p. R. t. Kalundborg.
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Vlaardingen 30.11.
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 21.12. til Aalborg.
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 43° N-47° W 18.12. p. R. t. London.
 s.s. *Stegelborg*, ank. Barry 10.12.
 m.s. *Stjerneborg*, pass. Ækvalor 2.12.
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Panama 6.12.
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Swansea 15.12. til Halifax.
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Antwerpen forv. 19.12. til Kbhvn.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Korsør.
 s.s. *Svoborg*, ank. Garston 4.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

T

s.s. *Taarnholm*, Jorgensen, afg. Kbhvn. forv. 20.12. til Warrington.
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Belfast 29.11.
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Danzig 18.12. til Rudkøbing.
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Norfolk V. 16.12.
 s.s. *Thyra*, Petersen, afg. Aalborg 21.12.
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Bordeaux forv. 19.12. til La Pallice.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Livorno forv. 21.12. til Neapel.
 m.s. *Tongking*, Wolff-Jørgensen, afg. Perth 13.12. til Adelaide.
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Danzig 19.12.
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Køningsberg 20.12. til Horsens.
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Tanger forv. 23.12. til Ceuta.
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Clausen, afg. Antwerpen forv. 22.12. til Kbhvn.
 s.s. *Uranienborg*, pass. Canary Islands 12.12.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Antwerpen forv. 21.12.
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Wisbeck 7.12.
 s.s. *Viborg*, ank. Ghent 12.12.
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Sydney N.S.W. 9.12.
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilgaard, ank. Kbhvn. forv. 22.12.
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Virginia*, Gylhrs, afg. Tyne 11.12.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. London 16.12.

Y

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

Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Kbhvn. 13.12.

POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 18. DECEMBER 1933

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Newlyn 18.12.
 3/m. Sk. *Frem*, Christoffersen, afg. Burgeo 18.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 4055

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
Mamdresch

Aalborg

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABERNE

„PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amallegade

World-wide supplies of

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

SEND DERES GAVE PR. TELEGRAM

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

CENTRAL 13578

GAVE-TELEGRAM A/S

prompte og samvittighedsfuld Betjening
AMALIEGADE 33 K.

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 Stålskibe

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

Repræsentant for Danmark:

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 20. December 1933.

Nr. 51.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika, Afrika samt Asiens E- og E.-Kyst.
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre
aarlig. Enkelte Numre laas 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.

Danmark.

2904. 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.

2905. Bekendtgørelse om Radiofyr.

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

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

En Oversigt indeholdende en fuldstændig Fortegnelse over og Oplysninger om de Radiofyr-Grupper, der er oprettet i Forbindelse med de *danske* Radiofyr, samt detaljerede Oplysninger om de anførte *danske* Radiofyr og deres Virkemaade, naar Nyordningen er traadt i Kraft, vil fremkomme i første Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ for 1934.

I. Østersøen.

2906. (P). Danmark. Gedser Rev Fyrskib. Nyt Fyrskib udlægges.

I Begyndelsen af 1934 vil det nuværende *Gedser Rev* Fyrskib paa 54° 27' (12") N. 12° 11' (00") E. blive ombyttet med et Fyrskib med elektrisk Fyr og Taagesignaler samt urkontrolleret Radiofyr. Det nye Fyrskib har 2 Master, og paa den forreste er den faste Fyrlanterne anbragt. Der findes ingen Ballon eller anden Topbetegnelse paa Masten.

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

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

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

Angaaende Radiofyret henvises til første Nummer af „Efterretninger for Søfarende“ for 1934.

(E. f. S. Nr. 39/2286 1933. Kort Nr. 240, 291, 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 401. Fyr-Fort. Nr. 456.)

- 2907. Sverige E.-Kyst. Kråkelund. Yttre Långö Redningsstation nedlagt.**
(U. f. s. Nr. 50/3268. Stockholm 1933.)
Redningsstationen paa *Yttre Långö* paa c. $57^{\circ} 26',5$ N. $16^{\circ} 43',5$ E. er permanent nedlagt.
(E. f. S. Nr. 39/2269 1933.)
- 2908. Sverige E.-Kyst. Örsbaken Lystønde inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 50/3265. Stockholm 1933.)
Lystønden *Örsbaken* paa c. $58^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 08'$ E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en Stage med Kost.
- 2909. Sverige. Nyköping Indsejlingsrende. Dybde atter normal.**
(U. f. s. Nr. 50/3264. Stockholm 1933.)
Tilslammingerne i Nærheden af Fyret *Intaget yttre* paa c. $58^{\circ} 44',2$ N. $17^{\circ} 03',2$ E. er nu fjernet og Dybden der atter normal.
(E. f. S. Nr. 27/1644 1933.)
- 2910. Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib inddraget for Vinteren.**
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c. $65^{\circ} 08'$ N. $22^{\circ} 20'$ E. er inddraget for Vinterperioden.
- 2911. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Lodsudkigsstation midlertidig flyttet.**
(U. f. s. Nr. 50/3262. Stockholm 1933.)
Lodsudkigsstationen paa *Rödkallen* paa c. $65^{\circ} 19',0$ N. $22^{\circ} 21',8$ E. er paa Grund af Isforholdene midlertidig flyttet til *Germandö*, hvorfra Lodserne med Bugserbaad møder Skibe, der nærmer sig.
- 2912. Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi Fyr slukket for Vinteren.**
(U. f. S. Nr. 34/806. Helsingfors 1933.)
Marjaniemi Fyr paa c. $65^{\circ} 02'$ N. $24^{\circ} 34'$ E. er slukket for Vinterperioden.
- 2913. Finland. Finske Bugt. Hangö. Kasberget. Radiomast opført.**
(U. f. s. Nr. 34/804. Helsingfors 1933.)
Radiomasten til *Hangö* Radiostation er opført paa $59^{\circ} 50' 14''$ N. $22^{\circ} 56' 14''$ E.
(Kort Nr. 276.)
- 2914. Finland. Finske Bugt. Uuras. Trångsund. Itäpaalu (Östra dykdalben) Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 34/805. Helsingfors 1933.)
Itäpaalu Fyr paa c. $60^{\circ} 38'$ N. $28^{\circ} 35'$ E. er forandret og viser nu hvidt og grønt Et-Blink hver 2^s , Blink $0,2^s$, Mørke $1,8^s$. Fyret lyser, som følger:
1. Hvidt i Pejl. fra c. 221° til c. 63° . 3. Hvidt i Pejl. fra c. 68° til c. 75° .
2. Grønt i — - c. 63° - c. 68 .
Iøvrigt er Fyret uforandret.
(E. f. S. Nr. 35/2083 1933. Kort Nr. 277)
- 2915. Tyskland. Wismar Bugt. Vrag fjernet.**
(N. f. S. Nr. 50/4649. Berlin 1933.)
Vraget, der laa sunket paa c. $53^{\circ} 57',4$ N. $11^{\circ} 22',7$ E., er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.
(E. f. S. Nr. 40/2316 1933.)

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

- 2916. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Stenhage Fyr midlertidig slukket.**
Stenhage Fyr paa c. $55^{\circ} 06'$ N. $12^{\circ} 13'$ E. er for Tiden slukket paa Grund af Isforholdene.

- 2917. Danmark. Store-Bælt. Lys- og Fløjtetønden Klæpen inddraget.**
Lys- og Fløjtetønden *Klæpen* paa c. 55° 30' N. 10° 45' E. er inddraget og erstattet med en hvid Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost.
(Fyr-Fort. Nr. 339.)
- 2918. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing. Rudkøbing Havn S. Midlertidige Ledefyr tændt.**
Ved *Rudkøbing* Havn er der til Hjælp for Sejladsen under Isgang i den gravede Rende S. for *Rudkøbing* oprettet en midlertidig rød, fast Ledefyrlinie. Fyrene er anbragt paa Pæle. Flammens Højde er i Bagfyret 6,3 m og i Forfyret 2,2 m. Synsvidde: 3,5 Sm. Afstand mellem Fyrene er 96 m. Fyrene, der er overet i Pejling NE. $\frac{3}{4}$ E., lyser ikke norden for W.
Rudkøbing: c. 54° 56',3 N. 10° 42',6 E.
- 2919. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb S. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**
Klokketønden *Klørdyb S.* paa c. 54° 51' N. 10° 33' E. er inddraget for Vinteren og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.
- 2920. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**
Klokketønden *Pøls Rev* paa c. 54° 51' N. 10° 06' E. er inddraget for Vinteren og erstattet med Vintersømærket.
(Fyr-Fort. Nr. 424.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2921. Danmark. Isefjord. Lystønder inddraget for Is.**
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Lysegrund E. c. 55° 49' N. 11° 47' E. *Skinkelmæren. Høsehalsen. Eskeholm NW. Bognæs SE.*
- 2922. Danmark. Kattegat. Odense Fjord Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**
Klokketønden *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med Vintersømærket.
(Fyr-Fort. Nr. 190.)
- 2923. Danmark. Kattegat. Naveren Lys- og Fløjtetønde atter i Orden.**
Lys- og Fløjtetønden *Naveren* paa c. 56° 24' N. 10° 58' E. er atter i Orden og viser normal Fyrkarakter.
(E. f. S. Nr. 50/2900 1933.)
- 2924. Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Oplysning om Sømærkers Plads.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 47/2685 1933 meddeles, at
1. Anduvningsvageren, rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon, ligger paa 56° 36' (48") N. 10° 24' (20") E.
2. Den røde Klokketønde, *Randers Fjord*, ligger paa 56° 36' (45") N. 10° 24' (10") E.
(E. f. S. Nr. 47/2685 1933. Kort Nr. 273, 259, 247 og 211. Fyr-Fort. Nr. 136. Søm.-Fort. Side 23, Nr. 25 og Side 29 Nr. 1.)
- 2925. Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde N. Klokketønde inddraget for Is.**
Klokketønden *Løgstør Grunde N.* paa c. 56° 58' N. 9° 10' E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
(Fyr-Fort. Nr. 559.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2926. Danmark. Graadyb. Lystønder inddraget for Is.
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene og erstattet med Vintersømærkerne:
Sandodden c. 55° 28' N. 8° 26' E. *Mejlsand*.
2927. Holland. Westor Schelde. Vlissingen Red. Vrag fjernet.
(B. a. Z. Nr. 289/3113. 's-Gravenhage 1933.)
Vraget, der laa sunket paa c. 51° 25',₂ N. 3° 36',₁ E., er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.
(E. f. S. Nr. 50/2868 1933.)
2928. England. Humber. Taagesignal oprettet. Lystønde ombyttet med Lysflaade.
(N. t. M. Nr. 1963. London 1933.)
1. Ved E.-Siden af Indløbet til *St. Andrew* Dok er paa c. 53° 44' N. 0° 22' W., 0,03 Sm 47° fra det røde, faste Fyr, oprettet et Taagesignal med Nautofon, der giver Et-Stød hver 15^s.
Samtidig er Taagesignalet med Klokke ved det røde, faste Fyr nedlagt.
2. *East Deposit* Lystønde paa c. 53° 44' N. 0° 17' W. er ombyttet med en sortmalet Lysflaade, *East Deposit*, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s. Lysflaaden er forsynet med Nautofon, der giver Et-Stød hver 15^s.
(Kort Nr. 264.)

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

2929. Frankrig. Somme Munding. Le Hourdel Fyr. Oplysning om Fyr.
(A. a. N. Nr. 50/2295. Paris 1933.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 50/2872 1933 meddeles, at *Le Hourdel* Fyr paa c. 50° 12',₀ N. 1° 34' E. viser rødt Lys i Pejlinger fra 270° til c. 360°.
(E. f. S. Nr. 50/2872 1933.)
2930. England S.-Kyst. Exmouth. Fyr forandret.
(N. t. M. Nr. 1966. London 1933.)
I *Exmouth* forreste Ledefyr paa c. 50° 37' N. [3° 24' W. er indlagt en rød Lysvinkel, saaledes at Fyret nu lyser, som følger:
1. Hvidt i Pejl. fra 228° til 318°. 2. Rødt i Pejl. fra 318° til 48°.
2931. (P). Skotland W.-Kyst. Isle of Skye. Point of Sleat. Fyr tændes.
(N. t. M. Nr. 1967. London 1933.)
Omkring den 30. December d. A. tændes paa 57° 01' 08" N. 6° 01' 00" W. et nyt Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 20 m. Et lille, hvidt Taarn. Fyret bliver ubevogtet.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2932. Island W.-Kyst. Svörtuloft Fyr. Fyrtaarn ommalet.
(A. f. s. Nr. 9/27 Reykjavik 1933.)
Svörtuloft Fyrtaarn paa c. 64° 52' N. 24° 03' W. er malet hvidt med en rød Stribe. Fyrlanternen er sort.
(Islandske Lods, Side 73. Fyr-Fort. Nr. 789.)

- 2933. Island N.-Kyst. Siglufjördur. Saudanes Fyr. Ny Lysvinkel indlagt.**
(A. f. s. Nr. 9/25. Reykjavik 1933.)
I *Saudanes Fyr* paa c. 66° 11' N. 18° 56' W. er indlagt en ny rød Lysvinkel over *Hammersbodi* og *Malmeyjarbodi*. Fyret lyser nu, som følger:
1. Rødt S. for Pejl. c. 75°. 3. Rødt i Pejl. E. og S. for 221°.
2. Hvidt i Pejl. fra c. 75° til 221°.
Iøvrigt uforandret.
(E. f. S. Nr. 46/2632 1933. Kort Nr. 212, 270, 239 og 147. Islandske Lods. Side 128. Fyr-Fort. Nr. 813 A 2.)
- 2934. Marokko. Tanger. Kap Spartel. Taagesignalstations Plads.**
(A. a. l. N. Nr. 49/1470. San Fernando 1933.)
Kap *Spartel* Taagesignalstation er beliggende 300 m 235° fra Kap *Spartel* Fyr.
Kap *Spartel* Fyr: c. 35° 47' N. 5° 56' W.
(E. f. S., Nr. 42/2425 1933.)
- 2935. Bermudas Øerne. Pearl Island NE. Tønde udlagt.**
(N. t. M. Nr. 1996. London 1933.)
En rød- og hvidtærnet Stumtønde er udlagt paa c. 32° 18' N. 64° 50' W., 0,62 Sm 34° fra NW.-Spidsen af *Pearl Island*.
- 2936. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Machias Bugt. Avery Rock Fyr forandres. Taagesignal nedlægges. Klokketønde udlægges.**
(N. t. M. Nr. 48/2912. Washington 1933.)
Omkring den 28. December d. A. sker følgende Forandringer:
1. *Avery Rock Fyr* paa c. 44° 39' N. 67° 21' W. forandres til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s, Blink 1^s, Mørke 4^s.
2. Taagesignalet med Klokke ved Fyret nedlægges.
3. En rød Klokketønde, *Avery Rock Bell Buoy 4*, udlægges c. 90 m 240° fra Fyret.
- 2937. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Great Egg Inlet. Afmærkning forandret.**
(N. t. M. Nr. 47/2836. Washington 1933.)
1. *Great Egg Inlet* ydre Klokketønde er flyttet c. 90 m 125° ud i 9,4 m Vand.
2. En sort og hvid, lodret stribet Lystønde, *Great Egg Inlet*, der viser hvidt Et-Blink hver 2,5^s, Blink 0,5^s, Mørke 2^s, er udlagt paa (1) tidligere Plads.
c. 39° 17' N. 74° 31' W.

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

- 2938. (T). Colombia N.-Kyst. Puerto Colombia. Hermoso Point Fyr midlertidig slukket.**
(N. t. M. Nr. 48/2926. Washington 1933.)
Hermoso Point Fyr paa c. 10° 58' N. 75° 02' W. er for Tiden slukket.
- 2939. Karaibiske Hav. Misteriosa Bank. Oplysning om Grundes Plads.**
(N. t. M. Nr. 1902. London 1933.)
1. En Grund med 27,4 m Vand ligger paa 18° 30' 00" N. 84° 03' 00" W., c. 3 Sm W. for den i Kortet angivne Plads.
2. En Grund med 32,9 m Vand ligger 2 Sm 356° fra (1).
- 2940. Trinidad. Pitch Point. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1980. London 1933.)
En Grund med 8,2 m Vand ligger paa c. 10° 15' N. 61° 37' W., c. 275 m 58° fra *Pitch Point Molefyr*.

2941. **Brasilien. Pará Floden. Ponta do Curuçá. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 47/2853. Washington 1933.)
Ponta do Curuçá Fyr paa c. $0^{\circ} 33' S.$ $47^{\circ} 49' W.$ viser hvidt 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: 43 m. Synsvidde: 18 Sm. Rødbrunnt Jerngittertaarn.
(E. f. S. Nr. 48/2765 1933.)
2942. **Brasilien. Fernando Noronha. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 1981 London 1933.)
Fernando Noronha Fyrs Beliggenhed er $3^{\circ} 52' 40'' S.$ $32^{\circ} 28' 05'' W.$, paa S.-Kanten af Klippeskrænten, c. $0,55$ Sm E. for *Sapata Point (Cape Placeliere)*. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver 10^s . Flammens Højde: 84 m. Synsvidde: 16 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 264° til 117° og fra 124° til 204° . Fyret er ubevogtet.
(E. f. S. Nr. 31/1902 1933.)
2943. **Brasilien. Guanabara Bugt. Rio de Janeiro. Afmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 50/4705. Berlin 1933.)
Lystønden paa $22^{\circ} 53' 38'' S.$ $43^{\circ} 10' 24'' W.$, c. $0,85$ Sm $215\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Fyret paa *Parcel das Feiticeiras*, og som afmærker Vandledningen til *Ilha das Enxadas*, er permanent ombyttet med en blaa Tønde.
2944. **Brasilien. Chui (Chuy) Fyr forandret.**
(N. f. S. Nr. 50/4706. Berlin 1933.)
Chui Fyr paa c. $33^{\circ} 45' S.$ $53^{\circ} 22' W.$, c. 2 Sm N. for Munden af *Rio Chui*, er forandret til at vise hvidt, Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s .
2945. **Chile. Patagonien. Wide Bugt. Grund.**
(N. t. M. Nr. 1983. London 1933.)
En Grund (Klippe) med $4,6$ m Vand rapporteres at ligge paa c. $50^{\circ} 38' S.$ $74^{\circ} 36' W.$, $0,32$ Sm 210° fra S.-Spidsen af *Green Island*.
2946. **(T). Peru. Macabi Island Fyr. Oplysning om Fyr.**
(N. t. M. Nr. 2002. London 1933.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2257 1933 meddeles, at *Macabi Island* Fyr paa c. $7^{\circ} 49' S.$ $79^{\circ} 29' W.$ for Tiden viser hvidt Et-Blink hver 3^s .
(E. f. S. Nr. 38/2257 1933.)
2947. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Havn. Yerba Buena Island. Fyr og Taagesignal forandret.**
(N. t. M. Nr. 1962. London 1933.)
1. *Yerba Buena Island* Fyr paa c. $37^{\circ} 48' N.$ $122^{\circ} 22' W.$ er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s .
2. Taagesignalet ved Fyret afgives nu med Nautofon, Et-Stød hver 20^s .[§]

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2948. **Grækenland. Scaramangha Bugt. Salamis. Anduvningstønde udlagt.**
(A. a. N. Nr. 72(35). Athen 1933.)
En sort- og hvidmalet Tønde er udlagt som Anduvningstønde paa $37^{\circ} 59',2 N.$ $23^{\circ} 33',3 E.$
2949. **Grækenland. Ægæiske Hav. Mytilene. Port Sigri SW. Grund.**
(A. a. N. Nr. 62(28). Athen 1933.)
En Grund med 5 m Vand er fundet paa c. $39^{\circ} 12' N.$ $25^{\circ} 50' E.$, c. $0,28$ Sm 209° fra 180 m Toppen paa *Øen Sidusa*.
2950. **Grækenland. Ægæiske Hav. Mytilene. Molivo N. Vrag.**
(A. a. N. Nr. 70(34). Athen 1933.)
Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 2 m, ligger sunket paa c. $39^{\circ} 22',5 N.$ $26^{\circ} 12' E.$, c. $0,6$ Sm 48° fra Vindmøllen N. for *Malivo*.

2951. Tyrkiet. Marmarahavet. Ismid (Izmid) Bugt. Oplysning om Lods.

(N. t. M. Nr. 1979. London 1933.)

Der hersker ikke mere Lodstvang for Skibe, der sejler ind i *Izmid* Bugt, men Skibene skal stoppe ud for *Deridja* for at tage en Politiembedsmand om Bord, førend de fortsætter W. for W.-Grænsen for det forbudte Omraade. Skibe, der ønsker at anløbe *Izmid*, skal mindst 24 Timer forud, enten fra *Chanaq* eller fra den første Havn, som anløbes i *Tyrkiet*, telegrafere det omtrentlige Tidspunkt for deres Ankomst til *The Commandant of the Naval Base, Izmid*. — Skibe, der ønsker at anløbe *Konstantinopel*, skal tage en Politiembedsmand om Bord, førend de sejler til *Izmid* Bugt.

Deridja Burnu: c. 40° 45' N. 29° 23' E.

(E. f. S. Nr. 52/2789 1931.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**2952. (T). Forindien W.-Kyst. Karwar Anduvning. Oyster Rocks. Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1973. London 1933.)

Det hvide, faste Fyr paa *Deoqarh Island* paa c. 14° 49' N. 74° 04' E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forandret til at vise hvidt Et-Blink, ligesom Lysevnen vil blive betydeligt forøget. Under Forandringen erstattes Fyret af et Hjælpefyre, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Hjælpefyret bestaar af 2 Fyr, hvoraf det ene er anbragt paa N.-Siden og det andet paa S.-Siden af Fyrtaarnets Balkon.

2953. Malacca Stræde. Sumatra NE.-Kyst. Medan. Radiopejlstation oprettet til Forsøg. Radiostations Plads.

(N. t. M. Nr. 1938. London 1933.)

1. Ved *Medan* er paa 3° 34' 13" N. 98° 39' 45" E. oprettet en Radiopejlstation til Forsøg. Kaldesignal: PKP. Bølgelængde: 500 kc/s (600 m), 375 kc/s (800 m). Opkaldning sker paa 500 kc/s, ligesom Resultatet afgives paa denne Bølgelængde. Stationen er aaben paa følgende Tider: Kl. 0000—0130, 0330—0500, 0900—1000, 1030—1130; Søn- og Helligdage: Kl. 0130—0200, 0300—0330 og 0830—0930.

Pejlingerne under Tusmørke er upaalidelige.

2. *Medan* Radiostations Plads er 3° 35' 40" N. 98° 40' 45" E., c. 0,4 Sm 25° fra den i Kortet angivne Plads.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**2954. Malayiske Halvø. Johore E.-Kyst. Tanjong Sedili Kechil (Scylla Point). Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1981. London 1933.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 1° 53' 45" N. 104° 13' 30" E.

2955. Siam Bugt. Siam W.-Kyst. Singora Red. Radiostation nedlagt.

(N. t. M. Nr. X/185. Bangkok 1933.)

Radiostationen paa 7° 12',5 N. 100° 36',5 E., c. 3250 m 146½° fra *Songkhlav* Fyrbaake, er nedlagt.**2956. Siam Bugt. Siam E.-Kyst. Sichang Havn. Koh Kham Yai. Radiostation nedlagt.**

(N. t. M. Nr. XI/184. Bangkok 1933.)

Radiostationen paa 13° 08' 53" N. 100° 49' 18" E., c. 1740 m 6½° fra *Lem Wang* Observationsplads, er nedlagt.**2957. Siam Bugt. Siam. Parat Bugt. Grund.**

(N. t. M. Nr. 2000. London 1933.)

En Grund (Klippe) med 7,8 m Vand ligger paa 12° 36' 10" N. 101° 48' 00" E.

XI. Bekendtgørelser m. m.

2958. Danmark. Ny international Signalbog.

Søfartsministeriet meddeler, at den nye Udgave af den internationale Signalbog med Titlen „International Signalbog 1931“, der fra og med den 1. Januar 1934 skal træde i Stedet for den hidtil anvendte Udgave af Signalbogen, er kommet i Handelen til en Pris af 25 Kr. pr. Eksemplar.

2959. Danmark. Gedser Havn. Havnereglement.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under den 11. December d. A. udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Gedser Havn* (c. 54° 34',₃ N. 11° 55',₈ E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade og i det uddybede Løb over *Rødsand* (*Rødsand Rende*), *Kroghage Dyb* og Løbet forbi *Kroghage Pynt* gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 med følgende Tilføjelse: „Der er Lodstvang ved Sejladsen gennem den gravede Rende over *Rødsand* til forbi *Kroghage Pynt* og ved Indsejling i eller Udsejling fra *Gedser Havn* for Skibe med et Dybgaende af 3,₄₅ m og derover eller af en Drægtighed af 300 Brutto Registertons og derover, herfra dog undtaget de Staten tilhørende Færger og Skibe“.

Det til Havnen hørende Søomraade begrænses af Havnens Ydermoler og en ret Linie mellem Molernes Yderender.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Februar 1934.

(Havnelods, Side 62.)

Tillæg.

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

2960. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stenhage Fyr atter tændt.

E. f. S. Nr. 51/2916 1933 annulleres, da *Stenhage Fyr* paa c. 55° 06' N. 12° 13' E. atter er tændt.

2961. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kirkegrund Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Klokketønden *Kirkegrund* paa c. 55° 06' N. 11° 23' E. er inddraget for Vinteren og erstattet med Vintersømærket.

(Fyr-Fort. Nr. 607.)

2962. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke. Fyr flyttet. Uddybning.

1. *Avernakke indre Fyr* er flyttet c. 150 m i Retning 309° til 55° 18' (12") N. 10° 47' (39") E. Afstanden mellem *Avernakke ydre* og *indre Fyr* er nu c. 260 m.

2. Paa *Avernakke Hage* er uddybet til 5,₅ m indtil Linien mellem *Avernakke ydre* og *indre Fyr*.

(Kort Nr. 290, 220, 221 og 299. Fyr-Fort. Nr. 352.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2963. Danmark. Kattegat. Fyns Hoved NW. Vrag uskadeliggjort.

Vraget af Motorskonnert *Signe Marie*, der ligger sunket paa 55° 39' (50") N. 10° 31' (30") E., er nedspængt til en Dybde paa 15,₅ m. Vragafmærkningen er inddraget. En mindre Træklodsbøje er fastgjort i Vraget.

(E. f. S. Nr. 49/2786 1933. Kort Nr. 304, 227, 241, 211, 278 og 280.)

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

49. Aargang.

København den 27. December 1933.

Nr. 52.

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

2964. Sverige. Gotland E.-Kyst. Klintbroviken Fyr slukkes.
(U. f. s. Nr. 51/3337. Stockholm 1933.)
Klintbroviken Fyr paa c. 57° 54' N. 19° 04' E. slukkes den 27. December d. A.
(E. f. S. Nr. 15/877 1933.)
2965. (T). Sverige E.-Kyst. Oknö Lodsudkigsstation midlertidig lukket.
(U. f. s. Nr. 51/3335. Stockholm 1933.)
Lodsudkigsstationen paa *Oknö (Mönsterås* Lodseri) paa c. 57° 00',₂ N. 16° 32',₁ E. er paa Grund af Isforholdene midlertidig lukket.
2966. Sverige E.-Kyst. Bråviken og Östergötlands Skærgaard. Lystønder inddraget for Is.
(U. f. s. Nr. 51/3378. Stockholm 1933.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:
Anholmen c. 58° 33' N. 16° 53' E. *Alggersgrund* c. 58° 39' N. 16° 28' E.
2967. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib midlertidig ombyttet med Reservefyrskib.
(U. f. s. Nr. 51/3330. Stockholm 1933.)
Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er for Vinterperioden ombyttet med et Reservefyrskib, der paa Siderne af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret.
2968. Sverige. Öregrundsgrepen. Bellonagrundet Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 51/3327. Stockholm 1933.)
Lystønden *Bellonagrundet* paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.
2969. Sverige. Bottniske Bugt. Lilljungfrun Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 51/3329. Stockholm 1933.)
Klokketønden Lilljungfrun paa c. 61° 15' N. 17° 21' E. er inddraget for Vinterperioden.

- 2970. Sverige. Bottniska Bugt. Indløbet til Gävle. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 51/3327. Stockholm 1933.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Elofs grund c. 60° 46' N. 17° 23' E. *Heros grund. Mellanskansrännan. Bomhusgrundet. Sörgrundet.*
- 2971. Sverige. Bottniska Bugt. Indløbet til Söderhamn. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 51/3327. Stockholm 1933.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Branthällsudde c. 61° 16' N. 17° 13' E. *Lilla Ottergrundet.*
- 2972. Sverige. Bottniska Bugt. Hudiksvall Anduvning. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 51/3327 og 51/3328. Stockholm 1933.)
Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:
Lys- og Fløjtetønden *Myran* c. 61° 36' N. 17° 29' E. samt Lystønderne *Batteri-
udden* og *Hansåkersgrundet.*
- 2973. Sverige. Bottniska Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 51/3322, 51/3324, 51/3328 og 51/3385. Stockholm 1933.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Västra Finngrundsbanken c. 60° 59' N. 18° 03' E. *Storgrundet* c. 61° 10' N. 17°
24' E. *Vänta lilets grund* c. 62° 30' N. 18° 15' E. *Vegagrundet* c. 63° 32' N. 20° 27' E.
Gerdas grund c. 63° 31' N. 20° 45' E. *Sörgadden* c. 63° 33' N. 20° 51' E. *Ellagrundet*
c. 63° 51' N. 20° 52' E. *Rata Storgrund* c. 63° 59' N. 21° 09' E.
- 2974. Sverige. Bottniska Bugt. Östra Kvarken Fyrskib inddraget for Vinteren.**
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 56' E. er inddraget for Vinter-
perioden.

(Se Tillæg.)

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

- 2975. (T). Danmark. Sundet. Hornbæk NNW. Vrag afmærket.**
Vraget af en Muddermaskine ligger sunket i 27 m Vand paa 56° 08' (12") N. 12°
24' (54") E., c. 3 Sm NNW. for *Hornbæk*. En Vragvager med 2 grønne Flag og en Vrag-
lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, er udlagt henholdsvis 100
og 150 m NE. for Vraget.
- 2976. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Sømærker udlagt.**
Til Vejledning for Ruteskibet mellem *Nakskov* og *Spodsbjærg* er udlagt 2 sorte
Spidstønder uden Stage, 1 paa 54° 50' (36") N. 10° 57' (59") E. og 1 paa 54° 50' (05") N.
10° 59' (06") E.
Tønderne ligger ude i Tiden fra 1. Oktober til 1. April.
(Kort Nr. 296 og 221. Danske Lods, Side 337, Søm.-Fort. Side 49, Nr. 10 a.)
- 2977. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Marstal. Fyrbelysning forandret.**
1. *Marstal* S.-lige Ledefyrlinie, der i Pejling S. t. E. ledte til Havnen fra N.-lige
Ledefyrlinie, er nedlagt.
2. Som Erstatning for (1) er oprettet en ny Ledefyrlinie, der i Pejling S. leder
til Havnen fra N.-lige Ledefyrlinie.
a. Bagfyr. Rødt, fast Fyr paa 54° 51' (18") N. 10° 31' (32") E., paa det
SE.-lige Hjørne af Bolværket langs N.-Siden af Baadehavnen. Flammens Højde: 13,5 m.
En c. 12 m høj, graa Gittermast.
b. Forfyr. Rødt, fast Fyr paa 54° 51' (22") N. 10° 31' (32") E., paa Damp-
skibspieren og 125 m 0° fra Bagfyret. Flammens Højde: 9,5 m. En c. 7½ m høj, graa
Gittermast.

3. Paa Pælen til det tidligere Forfyr, c. 22 m 45° fra (2 b), er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 3 m.

(Kort Nr. 297, 241 og 298. Danske Lods, Side 566. Havnelods, Side 126. Fyr.Fort. Nr. 707 a og b samt 707 A.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2978. Danmark. Kattegat. Fyns Hoved NW. Dybde over Vrag.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 51/2963 1933 meddeles, at mindste Dybde over Vraget af Motorskonnerten *Signe Marie*, der ligger sunket paa 55° 39' (50") N. 10° 31' (30") E., er 15,0 m.

(E. f. S. Nr. 51/2963 1933. Kort Nr. 304, 227, 241, 211, 278 og 280.)

2979. Sverige. Kattegat. Varberg Havn. Uddybningsarbejder. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 51/3347. Stockholm 1933.)

I Varberg Havn og Indløbet dertil er paabegyndt nogle større Uddybningsarbejder, der paaregnes at ville vare hele næste Aar.

Søfarende anmodes om at udvise Forsigtighed under Passagen af Uddybningsmaskinen og dens Fortøjninger. Uddybningsmaskinen fører om Dagen en rød Ballon og om Natten en rød Lanterne paa den Side, hvor Skibe kan passere.

c. 57° 06',7 N. 12° 14',5 E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2980. Norge. Ulvø og Fjeldværø. Østre Knarlagsund Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1933.)

Østre Knarlagsund Fyr paa c. 63° 39',5 N. 9° 09',3 E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 105° til 128°. | 5. Hvidt i Pej. fra 279° til 287°. |
| 2. Rødt i — - 128° - 157°. | 6. Rødt i — - 287° - 294°. |
| 3. Hvidt i — - 157° - 262°. | 7. Hvidt i — - 294° - 296°. |
| 4. Grønt i — - 262° - 279°. | |

Iøvrigt uforandret.

2981. Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt.

Nedennævnte Lystønder er genudlagt paa Station og Vintersmærkerne inddraget: Sandodden c. 55° 28' N. 8° 26' E. *Mejlsand*.

(E. f. S. Nr. 51/2926 1933.)

2982. Holland. Oplysning om Stormvarselstationer og Kystvagtstationer.

(N. f. S. Nr. 46/4273. Berlin 1933.)

1. Nedennævnte Stormvarselstationer nedlægges permanent den 1. Januar 1934:

a. *Oude Schild* paa c. 53° 02' N. 4° 51' E.

b. *Helder* paa c. 52° 58' N. 4° 45' E.

c. *Zanddijk* paa c. 52° 53' N. 4° 43' E.

d. *Egmond aan Zee* paa c. 52° 37' N. 4° 38' E.

e. *Marken* paa c. 52° 27' N. 5° 08' E.

2. Kystvagtstationen *Kijkduin-Huisduinen* paa c. 52° 57' N. 4° 44' E. viser fra den 1. Januar 1934 fuldstændige Dag- og Natsignaler.

3. Nedennævnte Kystvagtstationer er permanent nedlagte:

a. *Ven* paa c. 52° 44' N. 5° 17' E.

b. *Stavoren* paa c. 52° 53' N. 5° 23' E.

(Kort Nr. 264.)

2983. Holland. Oplysning om Signalstationer.

(N. f. S. Nr. 48/4532. Berlin 1933.)

Fra 1. Januar 1934 ophører nedennævnte Signalstationer at veksle Signaler med passerende Skibe:

a. *Eierland* paa c. 53° 11' N. 4° 51' E.

b. *Egmond aan Zee* paa c. 52° 37' N. 4° 37' E.

2984. (P). England. Lowestoft Anduvning. Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 41 og 42. Trinity House, London 1933.)

Paa Grund af at *Ridge Sand* ud for *Lowestoft* har udvidet sig E. efter, vil den sort- og hvidternede Lys- og Klokketønde *Inner Shoal*, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, omkring den 8. Januar 1934 bliver permanent inddraget og erstattet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, og som udlægges paa c. 52° 28',₅ N. 1° 46',₅ E., 0,₈₉ Sm 130° fra *Lowestoft Fyr*.

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2985. (P). Spanien NW.-Kyst. Isla de Sálvora. Radiofyr forandres.**

(A. a. l. N. Nr. 47/1406. San Fernando 1933.)

Den 1. Januar 1934 forandres *Isla de Sálvora* Radiofyr paa 42° 27' 53" N. 9° 00' 50" W., som følger:

a. Bogstaverne RA	30 s.
b. En lang Streg	10 s.
c. Pause	4 m. 20 s.
Periode	5 m. 00 s.

2986. Afrika W.-Kyst. Bijouga Islands. Arcas Channel. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 1957. London 1933.)

Dybder paa 6,₄ m rapporteres at være fundet i *Arcas Channel*.*Bolama Point Fyr*: c. 11° 33' N. 15° 39' W.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****2987. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Spezia Red. Isolotto Tino. Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 332/665. Genua 1933.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Isolotto Tino Fyr* paa c. 44° 02' N. 9° 51' E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,₇₅^s, Mørke 2^s, Blink 0,₇₅^s, Mørke 2^s, Blink 0,₇₅^s, Mørke 8,₇₅^s.

(E. f. S. Nr. 33/1997 1933.)

2988. Italien. Adriaterhavet. Punta Sdobba. Tønde udlagt.

(A. a. N. Nr. 333/667. Genua 1933.)

En hvid- og sortstribet Spidstønde med sort Topbetegnelse er udlagt paa 45° 43' 30" N. 13° 34' 48" E., tæt ved E.-Grænsen af Grunden ud for *Punta Sdobba*. Det er farligt at passere W. om Tønden.

2989. Italien. Adriaterhavet. Triest Bugt. Punta Sottile Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 338/678. Genua 1933.)

Punta Sottile Fyr paa c. 45° 36' N. 13° 43' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s, Blink 0,₅^s, Mørke 1,₅^s, Blink 0,₅^s, Mørke 4,₅^s. Synsvidde: 12 Sm. Iøvrigt uforandret.

X. Asiens E.-Kyst med Japan.**2990. Kina. Yang-Tze Floden Munding. Confucius Channel. Dybde aftaget.**

(N. t. M. Nr. 130. Shanghai 1933.)

Det rapporteres, at *Confucius Channel* er ved at grunde til mellem *Actaeon* og *Centaur Lower Buoys*. En Dybde paa 5,₅ m er fundet paa c. 31° 42' N. 121° 11' E., 2,₂₄ Sm 20¹/₂° fra *Green Beacon*.

Omraadet vil snarest blive nærmere undersøgt.

2991. Korea W.-Kyst. Choan Sho. Lystønde udlagt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 1989. London 1933.)

En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa c. 37° 05' N. 126° 17' E., 5.17 Sm 214¹/₂ fra *Fu To Fyr*.

Paa Grund af de stærke Tidevandsstrømme kan Tønden let komme bort fra sin rigtige Plads.

2992. Sakhalin. Kap Elizabeth. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.

(N. t. M. Nr. 2001. London 1933.)

1. Paa N.-Spidsen af Kap *Elizabeth* er paa c. 54° 25' N. 142° 46' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 73 m. Et graat Stentaarn.

2. Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Klokke, To-Slag.

XI. Bekendtgørelser m. m.**2993. Frankrig og Algier. Radiofyr forandres.**

(N. f. S. Nr. 50/4731. Berlin 1933.)

Den 1. Januar 1934 eller snarest derefter forandres nedennævnte Radiofyr, som følger:

Navn og Plads	Bølge- frekvens kc/s	Udsendelsestider
<i>Sandettié</i> Fyrskib c. 51° 13' N. 1° 54' E.	312,5 (960 m)	Som hidtil.
<i>Dyck</i> Fyrskib c. 51° 03' N. 2° 08' E.		
<i>Roches Douvres</i> c. 49° 06' N. 2° 49' W.		I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 0 ^m .
<i>Gris Nez</i> c. 50° 52' N. 1° 35' E.		Som hidtil.
<i>Boulogne</i> c. 50° 44' N. 1° 35' E.	306,5 (979 m)	I usigtbart Vejr: Som hidtil. I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 20 ^m , 26 ^m , 50 ^m og 56 ^m .
<i>Ailly</i> c. 49° 55' N. 0° 58' E.	291,5 (1029 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 0 ^m . I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 6 ^m , 12 ^m , 36 ^m og 42 ^m .
<i>Le Havre</i> Fyrskib c. 49° 32' N. 0° 09' W.		Som hidtil.
<i>Ver</i> c. 49° 20' N. 0° 31' W.	315,5 (954 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 0 ^m . I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 0 ^m , 24 ^m , 30 ^m og 54 ^m .
<i>Barfleur-Gatteville</i> c. 49° 42' N. 1° 16' W.	297,5 (1008 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 4 ^m . I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden, begyndende ved det 4 ^m , 10 ^m , 34 ^m og 40 ^m . Tonefrekvens: 475 c/s.

Navn og Plads	Bølge- frekvens kc/s	Udsendelsestider
<i>Cherbourg</i> c. 49° 40' N. 1° 39' W.	309, ₅ (969 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 2 ^m . Tonefrekvens: 846 c/s.
<i>Ouessant (Créach)</i> c. 48° 28' N. 5° 08' W.	294, ₅ (1019 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 2 ^m , 26 ^m , 32 ^m . og 56 ^m . A 1 og ved det 8 ^m , 14 ^m , 20 ^m , 38 ^m , 44 ^m . og 50 ^m . A 2. I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 2 ^m , 26 ^m , 32 ^m . og 56 ^m . A 1.
<i>Sein</i> c. 48° 03' N. 4° 52' W.		I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 4 ^m .
<i>Eckmühl</i> c. 47° 48' N. 4° 22' W.	315, ₅ (951 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 2 ^m . I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 14 ^m , 20 ^m , 44 ^m . og 50 ^m . Tonefrekvens: 950 c/s.
<i>Belle Ile</i> c. 47° 19' N. 3° 14' W.	303, ₅ (988 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 4 ^m , 10 ^m , 34 ^m . og 40 ^m . A 1 og ved det 16 ^m , 22 ^m , 28 ^m , 46 ^m , 52 ^m . og 58 m A 2. I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 4 ^m , 10 ^m , 34 ^m . og 40 ^m . A 1. Tonefrekvens: 950 c/s.
<i>Yeu</i> c. 46° 43' N. 2° 23' W.	318, ₅	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 0 ^m . Tonefrekvens: 670 c/s.
<i>Les Baleines</i> c. 46° 15' N. 1° 34' W.	(942 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 2 ^m . Tonefrekvens: 670 c/s.
<i>La Coubre</i> c. 45° 42' N. 1° 14' W.		I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 0 ^m , 6 ^m , 30 ^m . og 36 ^m . A 1 og ved det 12 ^m , 18 ^m , 24 ^m , 42 ^m , 48 ^m . og 54 ^m . A 2. I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden ved det 0 ^m , 6 ^m , 30 ^m . og 36 ^m . A 1.
<i>Cap Ferret</i> c. 44° 39' N. 1° 15' W.	309, ₅ (969 m)	I usigtbart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m , begyndende ved det 4 ^m . I klart Vejr: 2 Gange efter hinanden hver 6 ^m . fra Kl. 0504 til Kl. 0700.
<i>La Palmyre</i> c. 45° 40' N. 1° 08' W.	291, ₅ (1029 m)	Som hidtil. Tonefrekvens: 1005 c/s.
<i>Cap Béar</i> c. 42° 31' N. 3° 08' E.	315, ₅ (951 m)	
<i>Plamier</i> c. 43° 12' N. 5° 14' E.		
<i>Porquerolles</i> c. 42° 59' N. 6° 12' E.	297, ₅ (1008 m)	
<i>La Garoupe</i> c. 43° 34' N. 7° 08' E.		
<i>Algier</i> c. 36° 47' N. 3° 04' E.	303, ₅ (988 m)	


2994. Storbritannien. Radiofyr forandres.

(N. t. M. Nr. 39. Trinity House, London 1933.)

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

Under Ændringerne af Radiofyrene, der antagelig vil strække sig over en Maanedes Tid, vil der sandsynligvis opstaa en Del Usikkerhed i Udsendelserne, indtil Ordningen er fuldt iværksat.

Nedenfor gives en Oversigt over Radiofyrene, som de vil være efter Forandringen.

Navn og Plads	Bølge- frekvens kc/s	Tone- frekvens c/s	Udsendelsestid i Min. efter hver Time	
			Usigtbart Vejr	Klart Vejr
<i>Cromer</i> c. 52° 55' N. 1° 19' E.	291, ₅ (1029, ₂ m)	1200	0, 6, 12 o. s. v.	18, 24, 48 og 54
<i>North Foreland</i> c. 51° 22' N. 1° 27' E.	297, ₅ (1008, ₄ m)	1070	4, 10, 16 o. s. v.	16, 22, 46 og 52
<i>Dungeness</i> c. 50° 55' N. 0° 58' E.	306, ₅ (978, ₈ m)	846	0, 6, 12 o. s. v.	18, 24, 48 og 54
<i>Caskets</i> c. 49° 43' N. 2° 23' W.	312, ₅ (960, ₀ m)	1005	4, 10, 16 o. s. v.	22, 28, 52 og 58
<i>Start</i> c. 50° 13' N. 3° 38' W.	312, ₅ (960, ₀ m)	1005	2, 8, 14 o. s. v.	20, 26, 50 og 56
 <i>Round Island</i> c. 49° 59' N. 6° 19' W.	294, ₅ (1018, ₇ m)	1128	0, 6, 12 o. s. v.	0, 24, 30 og 54
<i>Lundy North</i> c. 51° 12' N. 4° 41' W.	318, ₅ (941, ₉ m)	950	2, 8, 14 o. s. v.	2, 8, 32 og 38
<i>South Bishop</i> c. 51° 51' N. 5° 25' W.	318, ₅ (941, ₉ m)	950	0, 6, 12 o. s. v.	0, 6, 30 og 36
<i>Skerries</i> c. 53° 25' N. 4° 36' W.	306, ₅ (978, ₈ m)	1128	4, 10, 16 o. s. v.	16, 22, 46 og 52

2995. Tyskland. Norddeich. Oceanvejrmeldinger.

(N. f. S. Nr. 48/4463. Berlin 1933.)

Fra 1. Januar 1934 udsender *Norddeich* (DAN) Kystradio paa 53° 36' 26" N. 7° 08' 32" E. Oceanvejrmeldinger 2 Gange daglig, som følger:

a. Formiddagsmelding: Kl. 1050 (G. M. T.) samtidig paa Bølgelængderne 131 kc/s (2290 m) og 11340 kc/s (26,₄₅₅ m).

b. Eftermiddagsmelding: Kl. 1820 (G. M. T.) kun paa Bølgelængde 131 kc/s (2290 m).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

England:

- R 655 India. — Port of Bombay.
 R 1159 Tunis. — Susa to Mahedia.
 R 3122 California. — Redding rock to Cape Blanco.
 T Supplement No. 2 to Norway Pilot, Part II.
 T Supplement No. 8 to China Sea Pilot, Vol. III.

- R 1035 India, West Coast. — Piram island to Bhaunagar.
 R 1607 England: River Thames Entrance. — North Foreland to the Nore.
 R 1669 Eastern Mediterranean. — Harbours and anchorages in the Archipelago.
 R 3115 Africa, West Coast. — Forcados river entrance.
 R 3499 Sweden. — Norrköping bight.
 N 1923 North America, West Coast. — Caamano sound to Port Simpson, including the north part of Hecate strait.
 T Supplement No. 3 to Antarctic Pilot.

Tillæg.

I. Østersøen.

2996. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wustrow Fyr. Fyrkarakter og Taagesignal forandret.

(N. f. S. Nr. 51/4749. Berlin 1933.)

1. *Wustrow* Fyr paa c. $54^{\circ} 20',_{11}$ N. $12^{\circ} 22',_{8}$ E. er forandret og viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 12^s , Lys 2^s , Mørke 1^s , Lys 2^s , Mørke 1^s , Lys 5^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Et lille hvidt, rundt Lanternehus med rødt Spidstag paa et rødt, massivt Taarn i NW.-Hjørnet af Maaskinhuset. Fyret er synligt ud imod Søen i en Vinkel paa 180° .

2. Det tidligere Taagesignal med Sirene er erstattet med et Taagesignal afgivet med to Membransendere, der er anbragt under en Vinkel paa 90° med hinanden. Tonehøjde: 300 Sv/s. Signalet er Tre-Tone hver 30^s , Tone 3^s , Pause 2^s , Tone 3^s , Pause 2^s , Tone 3^s , Pause 17^s . Taagesignalet lyder ud imod Søen over en Vinkel paa c. 180° .

(E. f. S. Nr. 42/2407 1933. Kort Nr. 292, 291, 279 og 280. Danske Lods, Side 402.)

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

2997. Tyskland. Flensborg Fjord. Fyrskibet Flensborg genudlagt.

(N. f. S. Nr. 51/4749. Berlin 1933.)

Fyrskibet *Flensburg* paa c. $54^{\circ} 50'$ N. $9^{\circ} 54'$ E. er genudlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

(E. f. S. Nr. 49/2784 1933.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2998. Danmark. Horns Rev. Ulven SW. Sømærke bortdrevet.

Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Ulven SW.*, paa $55^{\circ} 30'$ ($23''$) N. $7^{\circ} 59'$ ($46''$) E. er forsvundet fra sin Plads. Et nyt Sømærke vil blive udlagt til Erstatning, saasnaert Vejrforholdene tillader.

Efterretninger for Søfarende.

1933.

Udgivet

af

Det kongelige Søkort-Arkiv.



49de Aargang.

København.

Trykt hos J. H. Schultz A/S.

1934.

Indholdsfortegnelse

over

Efterretninger for Søfarende

1933.

Følgeblade til E. f. S. (Oversigtskort m. m.) med Nr. 4. 47.

Danmark.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Adv. vedr. Lystdr. og Afm. i danske Farv.		Luftruten <i>København—Rødby Havn.</i>	Nye
Signal gives.....	163	Luftfyr t. Opl. o. tidl. Luftfyr.....	1809
Signal for Lystdrs. Inddragning oph.....	712	Luftfyr t.....	2774
Afm. i danske Farv. att. i Ord.....	825	Adv. vedr. Afm. i indre danske Farvande.	2904
Luftfyr <i>København—Rødby Havn</i> tændes att.	988	Bekendtgørelse om Radiofyr.....	2905

I.

Østersøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Østersøen.		Sverige.	
<i>Møn Fyr</i> SSE. Vrag „ <i>Fremad</i> “.....	764	Opmaalingsarb. 1933. Midlt. Mærker f. Sø-	
<i>Sandhammaren Fyr</i> SW. Vrag.....	446	opmaaling og Triangulation. Adv.....	661
Danmark.		Fyr sl. f. Vinter el. Is 242. 384. 448. 607. 664.	713
<i>Femer Bælt. Rødby Havn</i> S. Vrag „ <i>Omega</i> “		Fyr att. t.....	767. 829. 874. 934. 990. 1211
afm. 1520; Vrag uskadeliggj. Vragafm.		Fyrskibe ind. f. Vinter el. Is.....	166
ind.....	1692	Fyrskibe genudl.....	818
<i>Hyllekrog Fyr.</i> Bifyr t. 1131; Bifyr er t.	1351	Lystdr. ind. f. Vinter el. Is 57. 58. 238. 239.	243
<i>Nysted Havn.</i> Opl. o. Dybde.....	930	245. 309. 315. 316. 385. 526. 665. 2908.	2966
<i>Gedser Havn.</i> Fltd. ind. f. Is 236; do. genudl.	659	Lystdr. genudl. 383. 766. 826. 871. 873. 875.	876
<i>Rødsand S.</i> Kltd. ind. f. Is 237; do. genudl.	660	933. 991. 1060. 1062. 1137.	1218
<i>Gedser Rev Fyrskib.</i> Opl. o. Ombytning 2266;		Kltdr. ind. f. Vinter el. Is 238. 240. 244.	2725
Nyt Fyrskib udl.....	2906	Kltdr. genudl.....	383. 827. 1063
<i>Bornholm. Hammerhavnen.</i> Indløb tilsandet		Fltdr. ind. f. Is.....	387
2311; do.....	2609	Fltdr. genudl.....	1061
<i>Rønne Lys. og Fltd.</i> midlt. sl. 1919; do.		Lodsudkigsstat. midlt. lukket f. Is... 241.	2965
midlt. ind. 2069; do. genudl. 2120; do.		Lodsudkigsstat. att. aabn.....	828. 1462
midlt. sl. 2396; do. att. t.....	2460	<i>Falsterbo Fyr</i> SE. Vrag afm.....	2011
<i>Helligeder Havn.</i> S. Mole ødel. 931; S.		<i>Trelleborg.</i> Lystdr. ind. midlt. 1209; Kltd.	
Mole genopf.....	2810	ind. midlt. 1922; do. genudl.....	2169
<i>Christiansø N.-lige Havn</i> midlt. sp. for Sej-		<i>Gislöv.</i> Taagesign. opr.....	2821
lads 1274; Vrag hævet.....	1352	<i>Kåseberga Fiskerihavn.</i> Havn ombygget.	
		Fyrbelysn. for. 606; For. udf.	1923

Løbe Nr.	Løbe-Nr.
S.-lige Løb til <i>Ahus</i> . Søm. ind. 164; do. ind. 1132	N.-lige Farvand <i>Søen—Arkö</i> . Afm. for. 449;
<i>Ahus</i> . Kltd. og Lystdr. ind. midlt. 1751	For. udf. 935
<i>Sølvesborg</i> . Afm. for. 662; For. udf. 1133	<i>Söderköping</i> . Fyrs Brændetid. 2503
<i>Listerhuved</i> . <i>Laxegrundet</i> Kltd. genudl. 932	Indløbet til <i>Arkö</i> . <i>Viskär</i> . Opl. o. Fyrtaarn 1418
<i>Tärnö</i> . Kltd. udl. 103; do er udl. 1693	<i>Hävringe</i> Fyrskib midlt. ind. 1419; do. gen- udl. 1752
<i>Saltärna</i> . Nyt Fiskerfyr t. 104; Nyt Fyr t. Fyr nedl. 1924	<i>Hävringe inre</i> Fyr for. 168; do. 1136; For. udf. 1587
<i>Dunsö nabö</i> Lystd. midlt. ind. 1134; do. gen- udl. 1353	<i>Oxelösund SW</i> . <i>Häldämman</i> . Fast Søm. ødel. 2351; do. genopf. 2463
<i>Gö Udde</i> . Søm. ind. 165; do. ind. 1135	N.-Indløbet til <i>Bråviken</i> . <i>Kungshamn</i> . Vrag- afm. „ <i>Sveadrott</i> “ ind. 2125
<i>Karlskrona angoringsboj</i> omb. midlt. 1586; do. genudl. 1925; Klokke i Uorden 2822	<i>Huvudskär—Kopparstenarne</i> . Opmaalings- vagere midlt. udl. Adv. 1277
<i>Karlskrona Havn</i> . <i>Laboratoriehölmén</i> Fyr for. 1275; do. 2121; For. udf. 2170	<i>Bråviken</i> . Grund. Adv. 1863; mindre Dybde paa Grund. 2171
<i>Videskär</i> Varde ommalet. 2775	<i>Nyköping</i> Indsejlingsrende. Dybde aft. 1644; Dybde att. norm. 2909
<i>Karlskrona Skærgaard</i> . <i>Lyckebyå</i> Fyr midlt. sl. 2267; Fyr nedl. 2350	<i>Sävösund</i> Lodsudkigsstat. lukket f. Vinter 608; do. att. aabn. 765
<i>Torhamn</i> . Løb att. aabn. f. Trafik. Fyr att. t. 1; Opl. o. Dybde. Adv. 56; <i>Lång- ören</i> Stangbaake fl. 2561; do. er fl. 2726	<i>Södermanland Skærgaard</i> . <i>Landsort-Sävö- sund</i> . Ledemærker opf. 1355; do. er op- ført. 2226
<i>Torhamnsudde</i> . <i>Långören</i> Farvandet. Afm. for. 308; For. udf. 1210	<i>Stockholm Skærgaard</i> . <i>Vattklubben</i> . Fyr for. 105; do. 1138; For. udf. 1464
<i>Ölandsrev</i> Fyrskib omb. midlt. 2122; Radio- fyr opr. Undervandskl. ind. 2123; do. 2562; Fyrskib genudl. 2776; Opl. o. Radio- fyr. 2826	Farvandet fra <i>Stenskar</i> gennem <i>Sävösund</i> til <i>Oxelösund</i> . Afm. for. 527; For. udf. 1279
<i>Kalmarssund</i> . <i>Kalmar-Färjestaden</i> . Midlt. Søm. udl. 2563; Afm. for. 2671	Løbet N. om <i>Landsort</i> . Afm. for. 528; For. udf. 1280
<i>Kalmar Havn</i> . <i>Finngrundet</i> Varde genopf. 2824	<i>Landsort-Södertäljeleden E.-lige</i> Del. Afm. ind. 529; For. udf. 1281
<i>Grimskär lykta</i> . Opl. o. Fyr. 1643	<i>Landsort-Södertäljeleden</i> Hovedløb. Afm. for. 530; For. udf. 1282
<i>Oknö</i> Lodsudkigsstat. midl. lukket. 2965	<i>Landsort-Dalaröleden</i> . Afm. for. 531; For. udf. 1283
<i>Öen Jungfrun</i> skiftet Navn. 2825	<i>Huvudskär Havn</i> . Grund. 1645
<i>Öland W.-Kyst</i> . <i>Sandviken</i> Havn. Tilsan- ding. 2672	<i>Huvudskär NE. t. E</i> . Grund. Søm. fl. 1646
<i>Ölands norra udde</i> Bifyr midlt. t. 310; do. att. sl. 872	<i>Huvudskärsleden</i> . Søm. ind. 532; For. udf. 1284
<i>Gotland</i> .	<i>Almagrundet</i> Fyrskib omb. midlt. 1927; do. midlt. omb. 2012; do. genudl. 2314
Hydrografiske Maalinger. Midlt. Afm. Adv. 1926	<i>Grönö SE</i> . Grund. 2270
Løbet til <i>Ar Havn</i> . Afm. ind. 311; For. udf. 1212	<i>Dalaröleden</i> . <i>Skråvel N</i> . Grund. 1647
<i>Salvorev</i> . Afm. ind. 312; For. udf. 1213	<i>Saltsjöbadsleden</i> gennem <i>Kyrksund</i> . Søm. ind. 533; For. udf. 1285
<i>Klintbroviken</i> Fyr t. midlt. 877; Fyr sl. 2964	<i>Kanholmsfjärden</i> . Søm. ind. 534; For. udf. 1286
N.-lige Indløb til <i>Fårsund</i> . <i>Holmrevet</i> . <i>Boviken</i> . Ledefyr t. 1278; do. 2225; Tænding af Ledefyr udsat. 2462	<i>Södra Vaxholmsfjärden</i> . Søm. ind. 535; For. udf. 1287
<i>Fårösund</i> . Stage ind. 313; For. udf. 1214	Ud for <i>Sandhamn</i> . Afm. for. 537; For. udf. 1290
<i>Furillen</i> Fyr tændes att. 2070; Fyr sl. midlt. 2461	<i>Sandhamnsleden</i> . Afm. for. 536; For. udf. 1289
Farvandet fra <i>Søen</i> til <i>Kyllej</i> . Afm. ind. 314; For. udf. 1215	<i>Sandhamnsleden</i> . <i>Stångskär</i> . Nyt Fyr t. <i>Stora Ålskär</i> . Baake opf. 106; Fyr t. og Baake opf. 2126
<i>Slite ENE</i> . <i>Lörjebacken</i> Stangbaake ødel. 2610	N. for <i>Sandhamn</i> . Nyt Løb N. om <i>Korsö</i> , <i>Björkö</i> og <i>Kroksö</i> samt henholdsvis <i>Tele- grafholmen</i> og <i>Klinkkobb</i> afm. Søm. ind. 538; For. udf. 1291
<i>Slite S</i> . Grund. 2313	<i>Sandhamn</i> . <i>Sandön NW</i> . Nye Ledebaaker opf. 830; Ledebaaker er opf. 1465
<i>Katthammarsvik</i> . Søm. ind. 167; For. udf. 1216	<i>Klövholmen</i> Fyr for. 1588
<i>Ljugarn</i> Lodsstat. nedl. 2; Fyr for. 2399	<i>Stegesund</i> . Fast Søm. nedl. 2400
N.-lige Løb til <i>Ronehamn</i> . <i>Stenrännan</i> . Afm. for. 386; For. udf. 1217	<i>Vaxholm N</i> . <i>Kodjupet</i> . Opl. o. Dybde. 1288
<i>Ronehamn</i> og <i>Tvårgund</i> Stangbaaker ødel. 2673; Ledebaaker nedl. 2823	<i>Stockholm Havn</i> . <i>Hammarbyleden</i> . <i>Lälje- holmsviken</i> . Duc d'Albe Fyr ødel. 666; do. att. t. 768
<i>Faludden</i> . Søm. forsv. 663	<i>Hästhölmén N</i> . Lystd. fl. 2504
<i>Vällö-Påskallavik</i> . Søm. fl. 388; do. er fl. 989	<i>Klövholmen</i> Fyr for. 3
Indløbet til <i>Oskarshamn</i> . <i>Grimskallen</i> Fyr for. 1276; do. 2124; For. udf. 2268	<i>Östra Sazarfjärden</i> . Søm. ind. 539; For. udf. 1292
<i>Kräkelund</i> . <i>Yttre Långö</i> Redningsstat. midlt. u. a. Virksomh. 2269; do. nedl. 2907	<i>Svenska Björn</i> Fyrskib omb. midlt. 1589; do. midlt. omb. 1864; do. genudl. 2013
<i>Valdemarsvik</i> . <i>Kroksmålaströmmén</i> . Op- mudring. Adv. 2674	
<i>Orrfjärden</i> . <i>Fredriksnäs</i> Grund. 2504	
<i>Arkö SE</i> . <i>Marskär</i> . Triangulationsbaake. Adv. 1354; do. fj. 1463	

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Svenska Björn. Armbågen SSE. Opl. o. Vraglystd.</i> 1420	<i>Härnösand Havn. Stage udl. 1754; do er udl.</i> 1929
<i>Løbet Furusund-Kanolmsfjärden. Søm. ind. 540; For. udf.</i> 1293	<i>Sydostbrotten Fyrskib midlt. omb.</i> 2401
<i>Furusundsleden. Kapellskår - Trälhavet. Afm. for. 541; For. udf.</i> 1294	<i>Järnäs E. Fast Søm. genopf.</i> 1221
<i>Söderarm Lodsstat. Lodssign. nedl.</i> 1139	<i>Bonden Fyr midlt. sl. 451; do. att. t.</i> 545
<i>Løbet ved Arholma ind i Skærgaarden. Søm. ind. 542; For. udf.</i> 1295	<i>Nordvalen Lystd. for. 390; do. genudl. og for.</i> 1357
<i>Näskubben Fyr for. 107; do. 1140; For. udf.</i> 1753	<i>Sörgadden Lystd. for.</i> 391
<i>Bagghusfjärden. Søm. udl.</i> 2172	<i>Fjärdgrund Fyr. Ny Lysvinkel indl. 114; Fyr sl. midlt. Ny Lysvinkel indl. 1358; Fyr att. t. og for. Sejlansvisn.</i> 1755
Bottniske Bugt.	
Sverige.	
Bottniske Bugt.	
Opl. o. Fyrs Tænding u. Vinterper..... 2465	<i>Jägarören Fyr for.</i> 392
Fyr sl. f. Vinter el. Is. 115. 248. 452. 543. 609	<i>Gåsören Fyr midlt. i Uord.</i> 317
667. 714. 715. 769. 2777	<i>Skellefte hann Fyr for. 1522; For. udf.</i> ... 2072
Fyr att. t. 831. 878. 880. 937. 939. 993. 1065. 1066	<i>Ursviken norra Fyr. Lysvinkel for.</i> 1756
1144	<i>Ursviken Afm. for.</i> 1590
Fyr midlt. t. 1222	<i>Rödkallen. Lodsudkigsstat. midlt. fl.</i> 2911
Fyr att. sl. 1300	<i>Indløbet til Luleå. Germandösundet. Opl. o. Dybde.</i> 881
Fyrskibe ind. f. Vinter el. Is 169. 544. 610. 2910	<i>Løbet til Junköfjärden Afm. for.</i> 1591
2974	<i>Germandösö Fyr skiftet Navn til Germandö Fyr</i> 453
Fyrskibe genudl. 1053. 1054. 1143. 1299. 1348	<i>Kalix Skærgaard. Grund.</i> 2505
Lystdr. ind. f. Vinter el. Is 60. 110. 246. 249	<i>Halsöfjärd. Stangbaake ødel. 1359; Stangbaake genopf.</i> 1467
2675. 2727. 2968. 2970. 2971. 2972. 2973	<i>Karl Johans stads hann. Nye Ledefyr tændes 1812; Fyr sl. f. Vinter.</i> 2777
Lystdr. genudl. 938. 1064. 1142. 1219. 1357	
Kltdr. ind. f. Vinter el. Is 113. 247. 2969	
Kltdr. genudl. 1141	
Signaler paa Lodsstat. oph. 4	
<i>Oregrund Skærgaard. Ortalaviken. Nyt Søm. udl. 389; do. udl.</i> 1296	
<i>Djursten Fyr sl. f. Is. Taagesign. midlt. indst. 543; Fyr att. t. 878; Taagesign. gives att.</i> 879	
<i>Oregrundsgrepen. Grepen Fyrskib midlt. omb.</i> 2967	
<i>Bellonagrundet Lystd. ind. f. Vinter.</i> 2968	
<i>Örskär. Fyrtaarn ommales 1466; do. er ommalet.</i> 2612	
<i>Ålandshavet. Svarklubben Fyr. Opl. o. Taagesign.</i> 59	
<i>Understen Fyr. Radiofyr opr. 2605; Opl. o. Radiofyr.</i> 2611	
<i>Märketskallen Kltd. ind. f. Is 247; do. genudl.</i> 1141	
<i>Slada Havn. Grund afm.</i> 2071	
<i>Grundkallen Fyrskib fl. 108; Fyrskib er fl. 936; Fyrskib omb. midlt. 1220; do. 1356; do midlt. omb. 1521; do. att. udl.</i> 1810	
<i>Gävle Havn. Bedding afm.</i> 2352	
<i>Gävle Bugt. Eggegrund. Nyt Fyr t. Fyr nedl. 109; do. 2315; Fyrbelysn. for.</i> 2464	
<i>Finngrundet Fyrskib. Opl. o. Radiofyr 111; Fyrskib fl. 112; Opl. o. Radiofyrs Klartvejrudsendelser 992; Fyrskib er fl.</i> 1055	
<i>Lilljungfrun Kltd. ind. f. Vinter 113; do. genudl. 1141; do. ind. f. Vinter</i> 2969	
<i>Indløbet til Söderhamn. Lystdr. udl. 450; do. 1694; do. er udl.</i> 1811	
<i>Agö Fyr. Lysevne forøg.</i> 1928	
<i>Stockviken. Afm. for.</i> 1297	
<i>Sundsvall Bugt. Draghällan NE. Grund. Nyt Søm. udl.</i> 1421	
<i>Ålnön E. Afm. for.</i> 1298	
<i>Klångarfjärden. Söråker. Undervandsstub. Adv. 2173; do. afm.</i> 2227	
	<i>Indløbet til Luleå. Germandösundet. Opl. o. Dybde.</i> 881
	<i>Løbet til Junköfjärden Afm. for.</i> 1591
	<i>Germandösö Fyr skiftet Navn til Germandö Fyr</i> 453
	<i>Kalix Skærgaard. Grund.</i> 2505
	<i>Halsöfjärd. Stangbaake ødel. 1359; Stangbaake genopf.</i> 1467
	<i>Karl Johans stads hann. Nye Ledefyr tændes 1812; Fyr sl. f. Vinter.</i> 2777
	Finland.
	Bottniske Bugt.
	Fyr sl. f. Vinter el. Is 61. 62. 171. 172. 393. 394
	395. 396. 611. 716. 717. 718. 719. 720. 721
	722. 2827. 2828. 2830. 2912
	Fyr att. t. 457. 885. 886. 887. 888. 889. 941
	943. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1146. 1360
	1361. 1362. 1363. 1364. 1930. 1932. 1933. 2017
	Fyrskibe ind. f. Vinter el. Is. 173. 612. 2676. 2679
	Fyrskibe genudl. 1148. 1149. 1365. 1366. 1422
	1423
	Lystdr. ind. f. Vinter el. Is. . 2728. 2729. 2829
	Opmaalingsarbejder 1933; Midlt. Søm. udl. Adv. 1592
	Nye Grunde. 2228
	<i>Röyttä (Torneå). Dybde 170; Opl. o. Dybde</i> 454
	<i>Indløbet til Kemi. Kemi kyrktorn Fyr. Flammes Højde forøg.</i> 2014
	<i>Ajos. Lystd. genudl. 1523; Lystd. for. 2015; For. udf. 2073; Søm. fl.</i> 2565
	<i>Yskivi. Vatunki. Ny Lasteplads. Ny Afm.</i> 2074
	<i>Plevna Fyrskib forandret Navn til Kemi Fyrskib 940; Fyrskib for. 1145; Kemi Fyrskib genudl.</i> 1422
	<i>Kemi Fyrskib. Søopmaalng. Midlt. Opmaalingsvagere udl. Adv.</i> 1931
	<i>Ulkokruvni angöringsboj genudl.</i> 1524
	<i>Ulkokruvni. Søm. fl. 2075; Søm. fl. 2566; Anduvningstd. ind. f. Vinter.</i> 2677
	<i>Nyt Søm. udl.</i> 455
	<i>Satakari. Søm. fl.</i> 882
	<i>Indløbet til Oulu. Hailuoto. Hiidenniemi. Nyt Løb afm. Nye Ledefyr t. Opl. o. Dybde paa Grunde 2076; Opl. o. Dybde paa Grund</i> 2127
	<i>Søm. ind. 2077; Keskiniemi Fyr for. 2229; For. udf.</i> 2272
	<i>Santosenkari Fyr for. 2128; For. udf.</i> ... 2271
	<i>Indløbet til Uleåborg. Søm. att. udl.</i> 456
	<i>Karlö. Hiidenniemi. Ny Ledefyr t.</i> 251
	<i>Marjuniemi Fyr for. 883; For. udf.</i> 1360
	<i>Oulu. Topplausund Lys- og Kltd. genudl.</i> 2016
	<i>Hailuoto (Karlö). Opl. o. faste Søm.</i> 884

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Raabe</i> . Nyt Søm. udl.	2678	Fyr att. t. 945. 946. 947. 948. 950. 951. 952	
<i>Rahju</i> . Nyt Søm. udl.	1223	1002. 1003. 1005. 1006. 1007. 1009. 1011. 1012	
<i>Yxpila</i> . <i>Råbergssfarleden</i> . Afm. for.	2129	1013. 1153. 1154. 1155. 1156. 1158. 1159. 1161	
Indløbet til <i>Yxpila-Gamlakarleby</i> . Nye Ledebaaker	1224	1528. 1529. 1530	
Indløbet til <i>Jakobstad</i> . Ledebaaker opf. 770; Afm. for.	2506	Lodsudkigsstat. lukket f. Vinter 263. 550. 618	
<i>Helsingkallan</i> Fyrskib ind. perm. og erst. m. Lys- og Fltd. 250; Opl. o. Lys- og Fltd. 1147; Lys- og Fltd. udl.	1695	Lodsudkigsstat. genaabn. 949. 1014. 1157	
<i>Nykarleby</i> . <i>Tonskär</i> . Søm. ind.	771	<i>Hangö</i> . Ledebaaker opf. 2833; <i>Kasberg</i> Ud-kigstaarn fj. 2834; Radiomast opf.	2913
Indløbet til <i>Vasa</i> . <i>Medelbådan</i> Fyr for.	1757	<i>Hästö-Busö</i> . <i>Storsundsharu</i> . Baake fj. 1698; do er fj.	1761
<i>Veckargrund</i> Fyr for.	1758	<i>Porkkala-Kallbåda</i> Fyr for. 2080; For. udf. 2131	
<i>Lilla Svartbådan</i> Fyr. Fyrbaake for. 1759; ny Lysvinkel.	2507	<i>Porkkala</i> . Nyt Bifyr t.	772
<i>Vasa</i> Skærgaard.		<i>Åransgrund</i> Fyrskib ind. midlt. 160; Fyrskib ind. f. Vinter 547; Fyrskib forandret Navn til <i>Helsinki</i> Fyrskib 944; Fyrskib genudl. 1004	
<i>Rütgrundsfarvandet</i> . Nyt Søm. udl.	2567	<i>Helsingfors</i> Skærgaard. Søm. ind. 1067; <i>Rönnskär</i> øvre Fyr for. 2081; <i>Rönnskär</i> nedre Fyr for 2357; Ledebaaker for.	2835
<i>Bergö</i> Løbet. Afm. for.	2508	<i>Helsingfors</i> Havneomraade. Søm. for.	1226
<i>Storkallegrund</i> Fyrskib. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 2353; do. gives att.	2402	<i>Björkholm</i> Fyr for. 460; For. udf.	1526
Indløbet til <i>Räfsö</i> . <i>Kajjakari</i> Baake genopf. <i>Reposaari</i> (<i>Räfsö</i>). <i>Mäntyluoto</i> . Grund bortsprængt. Søm. ind.	2354	<i>Hästnäs kanal</i> Fyr for. 461; For. udf. ...	1527
<i>Rauma</i> Havn. Ledefyr t.	2831	<i>Torra Hästen</i> NE. <i>Krännarögrund</i> fj. Søm. ind.	2731
<i>Relanderinmatala</i> Fyrskib forandret Navn til <i>Rauma</i> Fyrskib 942; Fyrskib genudl. ...	1148	<i>Sibbo Fjärd</i> . <i>Tällörn</i> Fyr NE. Vrag „ <i>Konstantin</i> “ fj. Vragafm. ind.	726
<i>Uusikaupunki</i> .		<i>Kalbådgrund</i> Fyrskib ind. f. Vinter 252; Reserveyfyrskib udl. 1227; Fyrskib genudl. 2275; do. er genudl. Opl. o. Fyrskib ...	2358
<i>Ristikari</i> (<i>Kirsta</i>) Fyr for. 1865; For. udf. 2018		Indsejlingen til <i>Borgå</i> . <i>Rönnskärsund</i> . <i>Björkholm</i> Baake opf. 2836; Ledebaaker for. og opf.	2837
<i>Isokari</i> (<i>Enskär</i>) Fyr for. 1697; Fyr midlt. sl. 1857; Fyrtaarn ommales 2078; Fyr for. o. att. t. 2079; Fyrtaarn ommalet	2355	<i>Pellinge</i> . <i>Tunnholm</i> . <i>Kummelskär</i> . Baaker for. 2838; <i>Kummelskär</i> SE. Søm. udl. ...	2839
Indløbet til <i>Uusikaupunki</i> . <i>Stånggrund</i> Fyr t.	2273	<i>Digskär</i> (<i>Tiiskeri</i>) Baake nedl. Fyr t. 1070; Fyr er t. 1867; Ny Lysvinkel indl.	2230
<i>Medelklubb</i> Fyr for.	2832	<i>Lovisa</i> Skærgaard. <i>Skarven</i> Lys- og Fltd. ind. perm. og erst. m. Fyr 254; Td. perm. ind. Nyt Fyr t. 1068; <i>Skarven</i> Fyr t.	1866
<i>Lypertö-Isokari</i> (<i>Enskär</i>). <i>Hamnskär</i> . Afm. for.	2356	<i>Orrengrund</i> og <i>Tiiskeri</i> (<i>Digskär</i>) Fyr. Adv. 2276	
Fyrskibet <i>Storbrotten</i> midlt. inddr. 1593; do. genudl.	1760	<i>Orrengrund</i> Fyr for. 1069; For. udf.	1868
<i>Skärgårdshavet</i> . Fyr sl. f. Vinter 397. 398. 399	399	<i>Kotka</i> . <i>Hallansaari</i> . Løb nedl.	462
458. 546. 724	724	<i>Fredrikshamn</i> (<i>Hamina</i>).	
Fyr att. t. 1000. 1001. 1150. 1151	1151	<i>Veitikari</i> Farvandet. Ledefyr 2570; Ledebaaker forsynet med Fyr.	2668
<i>Naantalin salmi</i> (<i>Nädendals sund</i>). Løb nedl. Afm. inddr. Nyt Løb afm. 1594; Søm. fl.	2130	<i>Vuohisaari</i> Ledefyr t.	2571
<i>Grötgrund</i> . Stangmærke opf.	723	<i>Mustamaa</i> . <i>Mustaluoto</i> Baake opf.	2231
<i>Lehmäsaari</i> Fyr t.	2568	<i>Pitkäpaasi</i> . <i>Ryömönsalmi</i> . Ledemærker. ...	1008
<i>Lohm</i> . <i>Rödskär</i> Havnefyr t.	2274	<i>Kokkoluoto</i> . Lodsudkigsstat. nedl. 257; Stormvarselsstat. nedl. 258; Lodsudkigsstat. er nedl.	1160
<i>Skiftet</i> . <i>Rödkon</i> . Lys- og Kltd. ind. f. Vinter 613; do. genudl.	1152	<i>Kiuseri</i> Fyr for. 1595; Stormvarselsstat. opr.	2840
<i>Utö</i> . <i>Bäcklandet</i> . Søm. ind.	1367	<i>Oritsaari</i> Fyr for.	1010
<i>Utö</i> Havn. Ny Ledemærker	725	<i>Edvardinmatala</i> Lystd. genudl. 1368; do. ind. f. Vinter.	2841
<i>Utö</i> W. V. <i>Mörskär</i> . Triangulationsmærke midlt. opf. Adv.	1225	<i>Trångsund</i> . <i>Uuraanportti södra</i> Fyr holdes indtil videre sl. 890; do. att. t.	1869
<i>Jurmo fjärd</i> . <i>Jurmosten</i> . Stangbaake opf. 1468	1468	<i>Uuraanportti norra</i> Fyr midlt. for.	2277
<i>Jungfrusund</i> . <i>Lövö</i> . Afm. for.	459	<i>Karmiemi</i> Baake opf. 2232; <i>Tappuransaari</i> Fyr for.	2842
<i>Utö-Lohm</i> . <i>Storbådan</i> Fyr for.	1525	<i>Uuras</i> .	
<i>Galtarna-Dalsbruk</i> . Nyt Søm. udl.	2569	<i>Trångsund</i> . <i>Pinkeli</i> Fyr for. 2082; <i>Itäpaalu</i> (östre dykdalben) Fyr for. 2083; For. udf. 2914	
<i>Hitis</i> Skærgaard. Grund.	1469	<i>Haapaluoto</i> Farvandet. <i>Suurön</i> Ledebaaker opf.	2572
<i>Åbo</i> Skærgaard. <i>Pargaspport-Hästhalm</i> . Dybde	174	<i>Koivisto</i> . <i>Kuivinkaanieni</i> nedre Fyr for. ...	1369
		<i>Viborg</i> Skærgaard. <i>Ämmänkivi</i> Fyr for. ...	1870

Finske Bugt.

Revalstein Fyrskib N. Bjergningsarb. oph. 2730

Finland.

Finske Bugt.

Fyr sl. for Vinter el. Is 253. 255. 256. 259. 260
261. 262. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 548
549. 614. 615. 616. 617. 619. 620. 621. 727
728

Rusland.	Løbe-Nr.	Letland.	Løbe-Nr.
Finske Bugt.		Sommerafmærkning 1301	
<i>Priemny</i> Fyrskib midlt. fl. Sejlanv. 5; Fyrskib genudl. paa Stat. Lystd. udl. Forbud mod Ankring 1424; Undervandskl. 1470; Fyrskib midlt. fl. Sejlanv.	2732	<i>Riga Bugt. Pikola</i> Grund. Opl. o. Afm.	1302
<i>Kronstadt Bugt.</i> Lys- og Fltd. udl.	2278	Indløbet til <i>Ainesh.</i> Opl. o. Afm.	1303
Vrag „ <i>Oleg</i> “. Vraglystd. genudl.	1425	<i>Ainesh.</i> Fyr sl. f. Vinter 175; do. att. t.	1071
<i>Kronstadt</i> Red. Vrag afm. 1648; Vrag fj. Vragafm. ind.	2132	<i>Ainesh</i> og <i>Salacgriva.</i> Fyr sl. midlt. 1305; do. for. og t.	1813. 1814
<i>Neva</i> Bugt. <i>Oranienbaum.</i> Lystd. udl. 2404; Lystd. ind.	2509	Grund afm.	1306
<i>Peterhof.</i> Vrag	1934	<i>Dalnaja (Talais)</i> Banke. Afm. for.	1370
<i>Leningrad Søkanal.</i> Lystd. udl. 2403; Lystd. udl. 2510; Fyr sl. perm. 2511; Vrag afm.	2573	<i>Randa</i> Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 176; do. genudl. og fl. 1304; do. ind. f. Vinter	2778
<i>Neva</i> Munding. Vrag	1935	Løbet E. om <i>Randa Banke.</i> Opl. o. Afm.	1307
<i>Koporia</i> Bugt. <i>Peipii</i> Ledefyr for.	1936	<i>Salacgriva.</i> Fyr sl. f. Vinter 177; do. att. t.	1072
<i>Narva</i> Bugt. <i>Vigrund</i> Baake for. 2574; Fyr t.	2733	<i>Kurmraga</i> Fyr sl. f. Vinter. 178; do. att. t.	1073
Estland.		<i>Daugavgriva.</i> Lystd. ved Lossepl. genudl. og for. 1309; do. ind.	2576
Sommerafm.	953	<i>Daugavgriva</i> Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 179; do. genudl.	1308
Fyr sl. f. Vinter el. Is.	264. 551	<i>Rosen</i> Ledefyr. Beliggenhed	463
Fyr att. t.	954. 1228	<i>Runö</i> SE. Grund findes ikke	2577
Fyr midlt. sl.	1531	Indløbet til <i>Riga Bugt. Ovisi</i> Fyrskib ind. f. Vinter 318; do. genudl.	1074
<i>Narva.</i> Lodstvang 6; Ledefyr sl. f. Vinter 264; Ledefyr att. t.	954	<i>Michailovsk</i> Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 319; do. genudl.	1075
<i>Revalstein</i> Fyrskib omb. midlt. m. Reservefyrskib 63; Fyrskib ind. f. Is 552; do. genudl. 955; Fyrskib omb. midlt. 1532; do.	2843	Lystdr. ind. f. Vinter	320
<i>Reval</i> Anduvn. <i>Vulf</i> Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 265; <i>Middelgrund-</i> og <i>Surop</i> Lystdr. ind. f. Vinter 553; Lystdr. genudl.	956	Lystdr. genudl.	1016
<i>Reval Bugt. Littegrund.</i> Baake opf.	2174	<i>Windau.</i> Issignaler 2578; Fyr og Mole ødel.	2779
Lodstvang 7; Skydeøvelser	1533	<i>Libau.</i> Radiopøjlstat. fl.	1017
<i>Reval.</i> Nyhavn Fyr for. 1534; Fyr for.	2575	<i>Pappensee.</i> Nyt Fyr t.	1815
<i>Relbi Bugt.</i> Søm. ind.	2175	Tyskland.	
<i>Nekmangrund.</i> Fyrskib omb. midlt. 1535; do.	2845	Sommerafm.	668
<i>Stapelbotten.</i> Td. fl.	1536	Vinterafm.	2405
<i>Dagö</i> NE. Kyst. <i>Kertel (Kärdla)</i> Red. <i>Tarreste.</i> Ledebaaker opf. 1699; Søm. fl. 1700; <i>Kertel.</i> Dagmærke fj.	2844	<i>Brüsterort N.</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 222; do. genudl.	832
<i>Ösel</i> NW. Pynt. Fyrbelysn. for. 2179; <i>Küpsaar</i> Fyr t. <i>Hundva</i> Fyr nedl.	2361	<i>Pillau.</i> Fyr og Taagesign. for. 622; Undervandsmembran udl. 1701; Fyr og Taagesign. for.	2466
<i>Moon Sund.</i> Fyr sl. f. Vinter	266. 2846	<i>Pillauer Rinne.</i> Fyrbelysn. for. 67; Lystd. genudl. 833; Fyrbelysn. for.	1596
Fyr att. t.	957	Danzigomraadet.	
Lystdr. ind. f. Vinter	64. 267. 2734	Sommerafm.	959
Lystdr. genudl.	1229	Vinterafm.	2613
<i>Rohüküla.</i> Fyr for. 2735; Nyt Fyr t.	2736	<i>Neufähr</i> Indsejlingsrende afm.	1597
<i>Kassar</i> og <i>Sviby</i> Bugt. Tdr. udl.	1537	<i>Neufahrwasser.</i> Lys- og Kltd. ind. midlt. 623; Undervandstaagesignalmembran genudl.	1937
<i>Paralep</i> Ledefyr. Bagfyr nedr. 554; Nyt Bagfyr t.	1015	Polen.	
<i>Hapsal</i> Bugt. <i>Hestholm S.</i> Fyrbaake erst. m. en ny	2176	<i>Oxhöft</i> Fyr forsøgsvis sl.	1649
<i>Hapsal</i> Bugt. <i>Hapsal</i> Havn Ledefyr. Opl. o. Ledefyrlinie	2359	<i>Putziger Wick. Hel</i> W. Afm. for.	1702
Fyr sl. f. Vinter	268. 555	<i>Jastarnia W.</i> Baaketd. fl.	1703
Fyr att. t.	958	<i>Heisternest.</i> Fyr for.	464
Lystdr. ind. f. Vinter	2737	<i>Putziger Deepke. Beka.</i> Opl. o. Afm.	1598
<i>Ipsi</i> Lystd. ind. f. Vinter 65; do. genudl.	1230	<i>Hel N.</i> Lys- og Fltd. omb. m. Fltd. 465; Lys- og Fltd. genudl.	1232
<i>Pernov</i> Bugt. <i>Manijalaid.</i> Nyt Fyr t. 2177; Fyr for. 2178; For. udf.	2360	Tyskland.	
<i>Pernov.</i> Lodstvang 8; Lystdr. ind. f. Vinter 66; Lystdr. genudl.	1231	Lystdr. ind. f. Is	270. 321
		Lystdr. genudl.	322. 406. 834
		Luftfyr midlt. sl.	2317
		<i>Rowe-Bank N.</i> Td. ind. f. Is	269
		<i>Oder Banke.</i> Lystdr. ind. f. Is 321; do. genudl.	834
		<i>Oderbank S.</i> Vrag	1076

VIII

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Oderbank NW. Vrag 1599; Vrag afm. 1762; Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind.	<i>Libben E.</i> Lys- og Kltd. omb. m. Vintersøm. 68; do. genudl.
2019	891
<i>Swinemünde, Adlergrund</i> Fyrskib, <i>Stubbenkammer, Warnemünde, Fehmarnbelt</i> Fyrskib og <i>Kiel</i> Fyrskib. Radiofyr, Undervandstaagesign. og Lufttaagesign. for 835; For. udf. 1540. 1871. 1976. 2133. 2366.	<i>Darsser Ort O.</i> Lys- og Kltd. omb. m. Vintersøm. 69; do. genudl.
2781	892
<i>Adlergrund</i> Fyrskib omb. midlt. 1471; Fyrskib midlt. omb. 1538; do. genudl. Taagesign. for. 1871; Undervandstaagesign. midlt. u. a. Virksomh. Adv. 2738; Taagesign. att. i Ord.	<i>Mecklenburg Bugt. Wustrou</i> Fyr. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. Fyr og Taagesign. for. 2407; For. udf.
2780	2996
<i>Swinemünde E. Misdroy.</i> Afm. af Brorester midlt. for. 1310; Vinterafm.	<i>Warnemünde</i> Lys- og Kltd. for.
2406	729
<i>Swinemünde.</i> Radiofyr og Taagesign. for. 1976	<i>Warnemünde.</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomhed 2680; Taagesign. og Radiofyr for.
<i>Koserow-Banke.</i> Vrag afm. 836; Vrag fj. Vragafm. ind.	2781
1162	2915
<i>Greifswalder-Oie S. Zinnowitz</i> Anduvn. Midlt. Afm. 1233; do. ind.	<i>Wismar Bugt. Vrag afm. 2316; Vrag fj.</i>
2362	2614
<i>Zinnowitz Bro NE.</i> Midlt. Afm. 1234; do. ind.	<i>Neustadt Bugt. Neustadt.</i> Anduvningstd. fl. o. for.
2363	1539
<i>Greifswalder Oie E. t. N. Td.</i> midlt. udl. 1426; do. ind.	<i>Lübeck Bugt. Pelzerhaken</i> Fyr SE. Undervandsapp. midlt. udl. Adv.
2364	2020
<i>Greifswalder Bodden. Thiessow-West</i> Rednst. nedl.	<i>Heiligenhafen.</i> Sten. Adv.
1704	2739
<i>Rügen E.-Kyst. Quitzlas.</i> Afm. midlt. for. 1427; Afm. for.	<i>Femern. Puttgarden-Riff.</i> Kabeltd. genudl. 837; do. ind. f. Vinter.
2365	1371
<i>Stubbenkammer.</i> Taagesign. for.	<i>Femernbælt.</i> Vragrester fra „Niobe“. Adv. 1371
2366	1540
	<i>Kieler Fjord.</i>
	Advarsel
	70
	<i>Kiel</i> Fyrskib genudl. Taagesign. for.
	2133
	<i>Kieler Bugt.</i> Landmærker nedrevet
	2579
	<i>Wickernförde</i> Bugt. <i>Eckernförde.</i> Midlt. Fyrt. 2233; Opl. o. midlt. Fyrs Pl. 2279; Havnefyr t.
	2681
	<i>Schleimünde E.</i> Øvelsesområde afm. Adv. 1816
	1816

II.

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

Danmark.	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Radiofyrene i <i>Sundet.</i> Nyordning finder Sted 467; do.	2455	<i>Hellerup</i> Lystbaadehavn. Søm. att. udl. 865; Søm. ind. f. Vinter
Lystdr. ind. f. Is. 182. 183. 185. 223. 224.	557	2615
Lystdr. genudl. 323. 325. 326. 327. 328. 600.	624	<i>Tuborg</i> Havn. Dagmærke for. 1818; Opl. o. Dagmærke for Indsejling
	670	2010
<i>Gilleleje</i> Havnemunding E. Pæle anbringes midlt. 1372; do.	2580	<i>Middelgrunds</i> Fort. Skydeøv. Adv.
<i>Hornbæk NNW.</i> Vrag af Muddermaskine afm.	2975	2513
<i>Hornbæk</i> Havn. Fyr i Uord.	161	<i>Flakfort.</i> Skydeøv. Adv.
<i>Lappegrund</i> Fyrskib ind. f. Is. 180; do. genudl.	271	2581
<i>Lappegrund S.</i> Dybde aft.	2721	<i>København.</i> Kapsejladsmærker udl. midlt. 1428; do. er udl. 1472; Mærket <i>Hvidøre E.</i> fl. 2084; Kapsejladsmærker ind.
<i>Helsingør N. Grønnehavn.</i> Baadehavn u. Opf. Midlt. Afm. 556; Baadehavn færdigbygget. Fyrbelysn.	2512	2281
<i>Helsingør.</i> Tids- og Vindsign. indst. midlt. 1541	1541	9
<i>Humblebæk</i> Havn. Dybdeforhold. Afm.	324	<i>Benzinhavn W.</i> Bøje udl. midlt. til Brug ved Kapsejlad.
<i>Sletten</i> Havn. Havnemole rep. Havnefyr midlt. sl.	1977	894
<i>Strandmøllen.</i> Aføbsledning afm.	2280	<i>Yderhavn.</i> Langeliniemolen. Uddybn. 1474; <i>Kalkbrænderihavn.</i> Uddybn.
<i>Taarbæk Rev.</i> Lys- og Kltd. omb. midlt. 1858; do. midlt. omb. 1872; do. genudl. 2134; do. omb. midlt.	2498	1873
<i>Charlottenlund-Barsebäck.</i> Telefonkabel rep. Bøjer udl. midlt. Adv. 893; do. 1817; do. ind.	2068	<i>Knippelsbro N.</i> Interimsbro opf. Adv. 1819; Trafikbest. Lodstvang
		1938
		<i>Søndre Havn. Enghave</i> Brygge. Teglværks-havnen. Afm. for. 1859; <i>Søndre Havn.</i> Uddybn. Søm. fl.
		2682
		<i>Hollænderdyb. Saltholm</i> Flak NW. Lys- og Kltd. omb. midlt. 1473; do. genudl.
		1763
		<i>Ryggen E.</i> Midlt. Lossepl. afm.
		2847
		<i>Kongedyb.</i> Tdr. ind. f. Is 181; Tdr. genudl.
		709
		<i>Amager E.-Kyst.</i> Pælebro u. Opf. Fyrbelysn. 1686; Fyr t.
		1939
		<i>Drogden</i> gravede Rende. Lystdr. ind. f. Is 184; do. genudl. 326; Lystdr. ind. f. Is 522; do. genudl. 654; do. genudl.
		669

	Løbe-Nr.
<i>Drogden</i> . Formodet Undervandshindr. Adv. 981; Undervandshindr. forg. efters.....	1056
<i>Quartus Grund</i> . Søm. ind.....	838
<i>Drogden</i> Fyrskib ind. f. Is. 225; do genudl. 272; Fyrskib omb. Taagesign. for. Radiofyr opr.....	466
<i>Kirkesten</i> Søm. forsv. 102; do. genudl...	407
<i>Flinterenden</i> . Lystdr. ind. f. Is.....	186. 468
<i>Søndre Flint SE</i> . Kltd. udl. 1874; do. ind.	2740
<i>København</i> . <i>Kalveboderne</i> . <i>Slusehavn</i> . Vindmotor for.....	1077
<i>Kalveboderne N</i> . Lystd. udl. 1875; do. ind.	2820
<i>Kalveboderne S</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Is 187; do. genudl. 328; do. ind. f. Is 469; do. genudl.....	671
<i>Køge Bugt m. v. Skydeøvn</i> . Farvand midlt. sp. 1475; do. 1705; do.....	2722
<i>Køge Bugt</i> . Avedøre. Skydn.....	10
<i>Mosede Batteri</i> . Sign. f. Skydn.....	11
<i>Køge Havn</i> . Moler u. Bygn. Midlt. Afm. 839; Gamle S.-Mole under Nedrivning. Midlt. Ledebaaker opf. 1706; Midlt. Baaker er opf. 1764; Forsk. Havnearb. Midlt. Baaker. Midlt. Fyrbelysn. 2616; Opl. o. Fyrbelysn.....	2782
<i>Stevns</i> Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 2499; do. att. i Virksomh.....	2514

Sverige.

Lystdr. ind. f. Is.....	226. 560
Lystdr. genudl.....	329. 331. 470. 601
Fyrskibet <i>Svinbådan</i> omb. midlt. 1600; Fyrskib genudl.....	2234
<i>Kullagunnarstorpsgrundet</i> Kltd. ind. f. Is 273; do. genudl.....	730
<i>Ven</i> . <i>Kyrckbacken</i> Fyr for.....	2617
<i>Ålabodarne</i> Fyr for.....	2618
<i>Landskrona ENE</i> . <i>Rönnebergu</i> Luftfyr t...	1235
<i>Landskrona</i> . Lystdr. ind. f. Is 274; do. genudl.....	470
<i>Pilhaken</i> Kltd. ind. f. Is. 275; do. genudl.	559
<i>Larvarabben</i> Kltd. ind. f. Is. 330; do. genudl.....	1078
<i>Gräsrännan</i> . Fadt. ind. f. Is. 276; do. genudl.....	840
<i>Malmö redd</i> Fyrskib ind. f. Is 188; do. genudl. 277; do. omb. midlt. 2135; do. genudl.	2367
<i>Malmö</i> . <i>Malmö vågbrytarebank</i> Fyr for. 625; For. udf.....	1236
Lystdr. og Kltd. ind. f. Is 278; do. genudl. 408; Lystdr. ind. midlt.....	1237
<i>Flinterenden</i> . <i>Kalkgrundet</i> og <i>Oskarsgrundet</i> Fyrskibe ind. f. Is 189; do. genudl. 306; <i>Oskarsgrundet</i> Fyrskib omb. midlt. 960;	
<i>Kalkgrundet</i> Fyrskib omb. midlt.....	1163
Lystdr. ind. f. Is 190; do. genudl. 331; do. ind. f. Is 523; do. genudl.....	626
<i>Lillgrund</i> Lys- og Fltd. for. 1164; For. udf.	2180
<i>Klagshamn</i> . Ledefyr att. t.....	332
<i>Falsterbo</i> Fyr NW. t. W. ½ W. Vrag afm. 655; Vrag fj. Vragafm. ind.....	710
<i>Falsterboev</i> Fyrskib omb. midlt. 841; do. genudl. 1373; Radiofyr og Undervandstaagesign. for.....	2619

Smaalandsfarvandet.

Danmark.

	Løbe-Nr.
<i>Bøgestrøm</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is 191; do. genudl. 379; do. ind. f. Is 524; do. genudl.	672
<i>Stenhage</i> Fyr i Uord. 380; do. att. i Ord. 409; Fyr midlt. sl. 2916; do. att. t.....	2960
<i>Bøgestrøm</i> . <i>Jungshoved S.-Side</i> . <i>Stavreby</i> <i>Baadehavn</i> . Indsejlingsrende uddybet. Ledefyr.....	1429
<i>Ulvshale Løb</i> . Opl. o. Broer.....	1430
<i>Kalvehave-Stege</i> . Afm. i Uord.....	192
<i>Bogø Havn (Lindebro)</i> Indsejlingsrende. Nyt Søm. udl.....	1431
<i>Grønsund</i> . Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Opl. o. Dybde 279. 673. 1057. 1311. 1650. 1975. 2136. 2318. 2515. 2848	
<i>Gamle Tolk</i> . Vrag „ <i>Vega</i> “ 471; Vrag forsv. 627; Vragsted undersøgt. Dybde normal	1765
<i>Masnedø E</i> . <i>Stenør Grund E</i> . Søm. ind...	2368
<i>Masnedø</i> . <i>Masnedø</i> . Opl. o. Kabler.....	2741
<i>Masnedø</i> Jernbanebro W. Midlt. Bro u. Bygn. Bolværk spærret. 1687; Gennemsejling midlt. sp.....	1860
<i>Storstrømmen</i> . <i>Masnedø-Falster</i> . Bøjer udl. midlt. Borepram i Virksomhed. Midlt. Havn anlægges 1688; Bøjer udl. 1820; Bøjer udl. Bropille u. Opf. 2137; Bropiller u. Opf.....	2408
Sign. f. Skydn. fra <i>Borgsted Batteri</i> og <i>Masnedø Fort 12</i> ; Skydeøvn. Adv.....	1978
<i>Ore</i> Fyr. Fyrtaarn ommales.....	1476
<i>Orehoved</i> Vinkelfyr. Fyrs Lysevne forøg...	1018
<i>Guldborg Sund</i> . Afm. i Uorden.....	116
<i>Guldborg</i> . Bro under Bygn. Midlt. Afm. 1920; Midlt. Afm. udl.....	2085
<i>Fejø-Sletterev</i> Fyr nedl.....	1542
<i>Fæmø SE</i> .-Kyst. Vrag „ <i>Herman</i> “ 410; <i>Fæmø-Sletterev E</i> . Vrag „ <i>Herman</i> “ afm. 472; Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind.....	1543
<i>Fæmø</i> . Afm. for. 193; For. udf.....	819
<i>Lindholm Rev</i> Fyr nedl.....	1544
<i>Bandholm</i> . Varpetdr. ind. Søm. fl.....	1312
<i>Staalbyb</i> . <i>Kragenæs Øre</i> . Søm. fl. 1707; do. er fl.....	1876
<i>Fejø-Staalgrund W</i> . Søm. for.....	1165
<i>Raagø Sund</i> . <i>Urne</i> Bro. Opl. o. Dybde...	1019
<i>Kirkegrund</i> Kltd. genudl. 820; do. omb. m. Vintersøm.....	2961
<i>Omø-Staalgrunde</i> . Søm. forsv. 602; do. genudl.....	656
<i>Skælskør Fjord</i> . <i>Gedehave</i> . Ledefyr t.....	842

Store-Bælt.

Danmark.

<i>Klæpen</i> Lys- og Fltd. ind. f. Is. 194; do. genudl. 866; do. ind.....	2917
<i>Kerteminde Bugt m. v. Skydeøvn</i> . Farvand midlt. sp.....	1545
<i>Reersø</i> Fiskerfyr. Brændetid for.....	1166
<i>Sprogø N</i> . Kabel udl. Telegrafbøjer udl. midlt. 2116; Kabel er udl. Kabelbaaker opf. Telegrafbøjer ind.....	2312
<i>Halskov Rev</i> Fyrskib omb. midlt. 2117; do. midlt. omb.....	2224
<i>Sprogø S</i> . (<i>Gallegrund</i>) Lystd. fl.....	2516

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Knudshoved SE. Vrag „Philip“ uskadeliggj. Vragafm. ind.</i>	<i>Ærøskøbing. Møllegab Kltd. midlt. ind.</i>
195	1980
<i>Nyborg Fjord. Lindholm Grund W. Lystd. ind. midlt. 1747; do. er indr. 1821; do. genudl.</i>	<i>Avernakø Anlægsbro. Brohoved ombygget. Opl. o. Bro's Pl.</i>
2369	961
<i>Avernakke. Fyr fl. Uddybn.</i>	<i>Knoldhjørne E. Søm. i Uord. 2501; do. att. i Ord.</i>
2962	2583
<i>Nyborg Havn. Dampfærgeleje tilkommet. Havgrunden. Afm. fl. Uddybn.</i>	<i>Faaborg Anduvn. Lystdr. midlt. ind. 1374; do genudl.</i>
2849	1879
<i>Vengeancegrund Lys- og Fltd. midlt. i Uord. 2723; do. att. i Ord.</i>	
2742	
<i>Langeland. Lystdr. ind. f. Is 196; do genudl.</i>	
333	
<i>Hov Fyr. Fyrtaarn ommales.</i>	
1477	
<i>Lohals Vinkelfyr for. 2370; For. udf.</i>	
2683	
<i>Dageløkke Havn. Ledefyrs Brændetid for.</i>	
773	
<i>Stoense Løb. Søm. fl. 2783; er fl.</i>	
2899	
<i>Langelandsbæltet. Snøde Rev SE. Vrag „Polarna“ afm.</i>	
2500	
<i>Omø Havn (Kirkehavn). Ledefyr t. 2582; Fyrs Brændetid.</i>	
2620	
<i>Nakskov Fjord. Malø Grund Lystd. ind. f. Is 280; Søm. udl.</i>	
2976	
Farvandet Syd for Fyn.	
Danmark.	
<i>Svendborg-Rudkøbing. Lystdr. midlt. ind. 1349; do. genudl.</i>	
1877	
<i>Svendborg-Rudkøbing-Marstal. Kltdr. midlt. ind. 1748; do. genudl.</i>	
1877	
<i>Rudkøbing Løb. Lystdr. og Kltdr. ind. f. Is 281; do. genudl.</i>	
411	
<i>Rudkøbing Havn S. Midlt. Ledefyr t. 282; do. sl. 412; Baaker nedl. 2621; Midlt. Ledefyr t.</i>	
2918	
<i>Rudkøbing Løb S. for Rudkøbing Havn. Uddybningsarb. paabeg. Løb midlt. sp. 763; Afm. kan ikke forventes i Ord. 1058; Afm. att. i Ord.</i>	
1479	
<i>Svendborg Sund. Bækkehave Vinkelfyr nedbr. 1478; do. att. t.</i>	
2850	
<i>Høje Stene Løb. Fyrbelysn. ind. f. Is. Vornæs Pynt Ledefyr midlt. t. 283; Fyrbelysn. att. t. Vornæs Pynt Ledefyr sl. 843; Kltd. midlt. ind.</i>	
1979	
<i>Marstal. Uddybningsarb. Afm. kan ikke forventes i Ord. 1480; Afm. att. i Ord. 1878; Fyrbelysn. for.</i>	
2977	
<i>Klørdyb S. Kltd. genudl. 867; do. omb. m. Vintersøm.</i>	
2919	
<i>Vejde Fjord. Danmark. Lystdr. udl.</i>	844
<i>Holtserhage. Søm. ind. Opl. o. Lystd.</i>	1167
<i>Vejde. Afm. for.</i>	561
<i>Trælle Næs Fyr. Ny Lysvinkel indl.</i>	845
<i>Fredericia. Skydn.</i>	13
<i>Snævringen. Broarbejder. Adv. 162; do.</i>	821
<i>Snævringen. Lille-Bælts Broen. Taagesign. opr. 822; Taagesign. i Uord. 1350; do. att. i Ord.</i>	2743
<i>Kolding. Dybde i den gravede Indsejlingsrende aft. 525; do. att. normal.</i>	1822
<i>Gamborg Fjord. Ronæs Bro. Afm. udl.</i>	2744
<i>Baaring Vig. Skydeø. Farvand midlt. sp. Adv.</i>	197
<i>Haderslev Fjord. Nyt Søm. udl. Refleksprisme anbr. 1689; Opl. o. Refleksprisme</i>	1766
<i>Als Fjord. Arnkilsø. Skydn. Adv.</i>	2745
<i>Als E.-Kyst. Mommark Lystd. midlt. ind. 1375; do. genudl. 1880; Lystd. fl.</i>	2138
<i>Als SE. Pøls Huk ESE. Vrag „Erik“ 1271; Vrag afm. Opl. o. Vrag 1417; Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind.</i>	1881
<i>Pøls Rev Kltd. genudl. 895; do. omb. m. Vintersøm.</i>	2920
<i>Als Sund S. lige Indløb. Østerhage Kltd. ind. f. Is 199; Østerhage Lystd. ind. f. Is 227; do. genudl. 285; Kltd. genudl.</i>	381
<i>Als Sund. Sønderborg. Lystbaadehavn u. Bygn.</i>	1981
<i>Højspændingskabel udl. Forbud m. Ankring.</i>	284
<i>Flensborg Fjord. Middelgrund S. Lystd. ind. f. Is 198; do. genudl.</i>	413
Tyskland.	
<i>Flensborg Fjord. Fyrskibet Flensburg midlt. omb. 2784; Fyrskib genudl.</i>	2997

III.

Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Kattegat.	
Danmark.	
<i>Lystdr. ind. f. Is</i>	230. 232. 289
<i>Lystdr. genudl.</i>	288. 335. 415. 734
<i>Gilleleje Flak N. Fyrskib ind. f. Is 228; do. genudl.</i>	286
<i>Tisvilde-Liseleje. Skydn. Adv.</i>	1768
<i>Hesselø N. Skydeø. Farvand midlt. sp. 1432; do.</i>	1767
<i>Isefjord. Lynæs Batteri. Sign. f. Skydn. 14; Skydeø. Adv.</i>	674
<i>Lystdr. ind. f. Is 200; do. genudl. 731; Lystdr. ind. f. Is</i>	2921
<i>Rørvig E. Vesterløb. Ny Afm. Refleksprismer anbr. 1690; Stumpdr. udl. 1708; Stumpdr. ind. f. Vinter.</i>	2684
<i>Lynæs Sand SW. Søm. ind.</i>	334
<i>Øster-Grund. Midlt. Søm. udl. 1481; do. ind.</i>	2086
<i>Yderbredning. Skydeø. Farvand midlt. sp.</i>	1376
<i>Jægerspris. Skydn. Adv.</i>	2139
<i>Nykøbing Havn. Varpetd. ind.</i>	846

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Lanumefjord. Avdebo</i> Anlægsbro. Opl. o. Dybde..... 1546	<i>Anholt Havn SW.</i> Dybde aft. 847; Opl. o. Dybde..... 1273
<i>Kulhus Bro.</i> Opl. o. Dybde..... 1020	<i>Anholt Knob</i> Fyrskib ind. f. Is 229; do. genudl. 287; Fyrskib omb. midlt. 1517; Fyrskib midlt. omb. 1585; Opl. o. Ombygning 2282
<i>Roskilde Fjord. Frederikssund N.</i> Pontonbro fl. 2746; Midlt. Afm..... 2785	<i>Hals Barre Fyr.</i> Radiofyr opr..... 16
<i>Hustens Grund</i> Lys- og Fltd. genudl. 896; do. ind. f. Vinter..... 2851	<i>Hals Barre N.</i> Stenrøse afm. 1169; Stenrøse fj. Vragvager ind..... 1238
<i>Samsø E.-Kyst. Langor.</i> Opl. o. Havn... 1482	<i>Asaa Havn.</i> Dybde aft..... 962
<i>Samsø SE.-Pynt. Lushage</i> Fyr fl. 1547; Fyr fl. Fyrtaarn fj..... 2118	<i>Læsø S. Søndre-Rønner</i> Baake omblæst 2457; Baake genopf..... 2519
<i>Leveret NW.</i> Lys- og Klttd. midlt. sl. 603; do. att. t..... 628	<i>Læsø. Læsø NW.-Rev.</i> Fyr for 201; For. udf. 416
<i>Fyns Hoved W.</i> Vrag „ <i>Signe Marie</i> “ 2724; do forg. eftersøgt 2747; Vrag afm. 2786; Vrag uskadeliggj. 2963; Dybde over Vrag 2978	<i>Sæby Havn.</i> Havnefyr midlt. fl. 1081; do. fl. tilbage 1313; Opl. o. Dybde..... 2853
<i>Odense Fjord</i> Klttd. genudl. 823; Lystd. ind. midlt. 1021; Lystd. genudl. 1272; Klttd. omb. m. Vintersøm..... 2922	<i>Hirsholm</i> Radiofyr. Klartvejrudsendelser oph..... 2669
<i>Odense Fjord. Gamle Hasseløre Lob.</i> Opl. o. Dybde..... 1548	<i>Aalbæk Bugt m. v.</i> Skydeøv. Farvand midlt. sp..... 1549
<i>Søm. forsynet m. Reflekspr.</i> 2622	
<i>Samsø W.</i> Skydeøv. Farvand midlt. sp. Adv. 117; do. 1434; do. att. i Ord. 414; 1769	Sverige.
<i>Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas.</i> Opl. o. Havn 1770	Lystdr. ind. f. Is..... 202. 233. 290
<i>Bjørnsknude Rev.</i> Cementpulle 732; Opl. o. Cementpulle. Søm. udl. 824; Cementpuller bortspr. Søm. ind..... 1433	Lystd. genudl..... 677. 711. 736. 737
<i>Horsens Fjord.</i> Søm. ind..... 2456	Luftfyr t..... 1239
<i>Horsens Havn.</i> Uddybn..... 604	Opl. o. Dybde i Løb m. m..... 2469
<i>Hov Lob.</i> Søm. dr..... 1059	<i>Laholmsbugten. Båstad</i> Havn tilsandet.... 1082
<i>Hov Røn Søm.</i> fl..... 2181	<i>Halmstad.</i> Nye Ledefyr t. 735; For. af Fyrbelysn. udsat..... 1709
<i>Aarhus.</i> Kystværn u. f. Østbanegaard. Lystd. midlt. i Uord. 382; do. att. i Ord. 414; Bassin for Lystbaade og Stenfiskere aabnes for Trafik. Fyr t. Midlt. Lystd. ind. 1079; Stormvarselsign. nedl..... 2518	<i>Lille Middelgrund</i> Lys- og Fltd. omb. midlt. 963; do. midlt. omb. 1314; do. genudl... 1483
<i>Aarhus Bugt. Sletterhage</i> Stenkuseværks Bro. Forsk. Opl..... 2119	<i>Varberg Havn.</i> Uddybningsarb. Adv..... 2979
<i>Ebeltoft Vig.</i> Skydning..... 1823	<i>Fladen</i> Lys- og Fltd. omb. midlt. 848; do. midlt. omb. 1083; do. genudl..... 1315
<i>Gaasehage-Øreflak.</i> Ponton sunket..... 1168	<i>Fladen</i> Fyrskib omb. midlt. 964; do. midlt. omb. 1240; do. genudl..... 1652
<i>Hjælm S.</i> Opmaalingsmærker udl. Adv. 629; do. 733; do. er udl. 774; do. ind..... 1940	<i>Malöhamn. Håstholmen.</i> Søm. udl. 473; do. er udl..... 1023
<i>Munke Grunde</i> Søm. i Uord. 2502; do. att. i Ord..... 2517	<i>Vinga</i> Fyrskib omb. midlt. 775; Fyrskib midlt. omb. 965; do. genudl. 1241; Radiofyr og Undervandstaagesign. for..... 2624
<i>Hjælm</i> Fyr for. 1771; For. udf..... 2852	<i>Vinga røngar</i> Lys- og Fltd. omb. midlt. 1024; do. midlt. omb. 1484; do. genudl..... 1653
<i>Hjælm NE.</i> Dybde o. Vrag „ <i>Else</i> “..... 2235	<i>Göteborg Skærgaard. Valskär</i> Fyr for. 336; For. udf..... 1025
<i>Naveren</i> Lys- og Fltd. i Uord. 2900; do. att. i Ord..... 2923	<i>Danaffjord.</i> Søm. udl. 474; do. er udl. 1170; Grund..... 1377
<i>Grenaa</i> Havn udvidet. Fyrbelysn. for. 1435; Opl. o. Havn og Fyrbelysn. 1584; Tværmolefyr midlt. sl. 1651; do. att. t..... 1861	<i>Rossbådan.</i> Varde opf..... 1436
<i>Fornæs SW. Kragenæs W.</i> Midlt. Bro fj. 2021	<i>S.-lige Løb til Stora Kalvsund.</i> Afm. for. 475; For. udf..... 1242
<i>Gerrild W. Bønnerup Strand.</i> Læmole u. Bygn..... 2467	<i>Stora Kalvsund.</i> Søm. ind..... 1084
<i>Tangen NW.</i> Vrag „ <i>Anna</i> “ afm. 2236; Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind..... 2623	
<i>Randers Fjord.</i>	Limfjorden.
<i>Udbyhøj.</i> Sommerafm. 982; Vinterafm... 2468	Danmark.
<i>Opl. o. Afm.</i> 2685; Opl. o. Sømærkers Pl. 2924	<i>Hals Barre. Korsholm.</i> Baake væltet 2458; Opl. o. Baaker..... 2625
<i>Mariager Fjord</i> Fltd. ind. f. Is 231; do. genudl..... 675	<i>Hals Barre W.</i> Lystd. ind f. Is 203; do. genudl. 335; do. ind. f. Is 476; do. genudl. 678
<i>Mariager Fjord. Als Odde</i> Vinkelfyr. Søm. ind. Duc d'Albe malet..... 676	<i>Engholm.</i> Vrag „ <i>Lenita</i> “ uskadeliggj..... 738
<i>Hobro</i> Havn. Kaj forlænget. Uddybn. Opl. o. Afm..... 1022	<i>Aalborg.</i> Oliehavn u. Bygn..... 966
<i>Egense S.</i> Skydeplads..... 15	<i>Limfjordsbroen Aalborg-Nørresundby.</i> Regler for Gennemsejling 868; Forsk. Opl. 1085; <i>Christian IX Bro</i> (Pontonbroen) fj..... 2854
<i>Østre Flak</i> Fyrskib E. t. S. Vrag „ <i>Lovisa</i> “ afm. 2397; Vrag forsv. Vragafm. ind... 2409	<i>Vaar Enge</i> Baaker fl..... 2371
<i>Anholt</i> Havn W. Vrag „ <i>Emmaus</i> “..... 1080	<i>Logstør Grunde N.</i> Klttd. ind. f. Is 204; do. genudl. 679; Klttd. ind. f. Is..... 2925
	<i>Livø Bredning. Fur NW.</i> Søm. for..... 2372
	<i>Logstør Bredning. Amtoft</i> Bro ombygget til Læmole..... 967
	<i>Nykøbing, Mors.</i> Havnearbejder. Uddybn. Afm. midlt. i Uord. Adv..... 2087

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Glyngøre Dampfærgehavn. Taagesign. opr. 2022; Taagesign. for.</i>	2373	<i>Brånteholm Fyr for. 740; For. udf.</i>	2237
<i>Gullerup Udskibningsbro ødel. 2670; Pæle- rester afm.</i>	2901	<i>Kosterfjorden. Felgdholmen Fyr for. 118; For. udf.</i>	1941
<i>Lemvig Indsejlsrende. Dybde aft. 2023; Dybde att. norm.</i>	2398	<i>Persgrunden. Lys- og Fltd. midlt sl. og i Drift 2459; do. genudl.</i>	2470
<i>Lemvig Havn Ledefyr. Nyt Forfyr</i>	291	<i>Grisbådarne Lys- og Kltd. midlt. ind. 1439; do. att. udl.</i>	1826
<i>Rønland Sejlrende. Løb delvis tilsandet</i>	1026		
<i>Sælhundeholm Løb. Lystdr. ind. f. Is 234; do. genudl. 307; Afm. for. 605; Lystd. dr. fra Stat. 657; Lystd. genudl. 680; Afm. for.</i>	739		
<i>Tyborøn Havn. Opl. o. Fyrbelysn.</i>	2319		
<i>Tyborøn Kanal. Strømsign. nedl.</i>	2024		
<i>Tyborøn Kanal. Vandstand. Adv. 71. 417. 562. 1171. 1437. 1654. 2140. 2374. 2584.</i>	2787		
<i>Tyborøn Kanal Ledefyr. Forfyr fl. midlt.</i>	1518		
Skagerrak.			
Danmark.			
<i>Hirtshals Havn. Sandpulle fj. Opl. o. Be- sejlingsforh. 337; Sandpulle. Adv. 2748; Sandpulle fj.</i>	2902		
Sverige.			
<i>Opl. o. Dybde i Løb m. m.</i>	2469		
<i>Bohuskusten. Råbbehavud. Nyt Fyr t. 630; Fyr er t.</i>	2025		
<i>Pipskær. Varde opf.</i>	1378		
<i>Farvandet til Udevalla. Brattöbåde SW. Søm. ind. 477; do. er ind.</i>	1086		
<i>Grundsund Friskerihavn. Fiskerfyr t. 1550; do. er t.</i>	1824		
<i>Väderöfjord. Lystd. midlt. ind. 1438; do. att. udl.</i>	1825		
		<i>Hvaler.</i>	
		<i>Utgårdskilen Fyr t.</i>	2559
		<i>Papperhavn. Fyr for. 1172; For. udf.</i>	1440
		<i>Frederikstad. Korsepynten Ledefyr for.</i>	2855
		<i>Frederikstad W.-lige Indsejling. Struten Fyr for. midlt. 1485; Fyr lyser att. norm.</i>	1942
		<i>Oslofjord.</i>	
		<i>Son. Nyfundne Bæer. Sauholmen Fyr for. Afm. for.</i>	2856
		<i>Drøbaksgrunden. Lystd. udl. 1087; do er udl.</i>	1982
		<i>Oslo Havn. Undervandskloak afm. An- kring forbudt.</i>	1441
		<i>Ildjernsflu Fyrskib omb. midlt. 1316; do. genudl.</i>	1943
		<i>Holmestrand Fyr for.</i>	2471
		<i>Sandø Sund S. Lakskjær Fyr t.</i>	2560
		<i>Porsgrunn. Torsbergenna. Uddybn. fuldf. Afm.</i>	2788
		<i>Grimstad. Østre Tvillingholmen Fyr for.</i>	1442
		<i>Aust-Agder. Homborsund SW. Magnetisk Forstyrrelse 1173; Misvisningsundersøgel- ser.</i>	1944
		<i>Gåsen. Nyt Fyr t.</i>	1486
		<i>Brekkestø. Reierskjær Fyr. Ny Lysvinkel.</i>	1487
		<i>Randø Sund. Torsø Fyr forstærket.</i>	1601
		<i>Ledholmen Fyr. Ny Lysvinkel.</i>	1602

IV.

Nordlige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Grønland.			
<i>Nugsuak. Krawlshavn.</i>	1443	<i>Sengeiski Island. Baake ødel.</i>	17
<i>Karratøen. Nuliarfik. Opl. o. Pl.</i>	1444	<i>Imanskikysten. Fyr t.</i>	18
<i>Davisstrædet. Skær og Vrag.</i>	2520	<i>Kaninskaya Zemlya. Fyr t.</i>	19
<i>Sermilik Fjord. Skær</i>	1445	<i>Hvide Hav. Chaishnaya Rock. Grund.</i>	1983
<i>Torsukatak. Aurora Havn W. Skær.</i>	2026	<i>Yagri Island. Pudojemskoe Munding. Lede- fyr nedl.</i>	681
N.-lige Ishav.			
<i>Svalbard. Spitsbergen N.-Kyst. Danes Gat Anduvn. Grund.</i>	2585	<i>Onega Bugt. Lyamtsi Fyr midlt. sl. 2182; do. att. t.</i>	2410
<i>Vest-Spitsbergen. Isefjorden Anduvn. Kap Linné Baake nedl. Fyr t. 1945; Isfjord Fyr t. Radiostat. og Radiopejlstat opr.</i>	2472	<i>Onega Bugt. Bakan Shoal. Afm. for.</i>	2027
<i>Vest-Spitsbergen. Isfjord. Grønfjord. Fest- ningen Fyr t.</i>	2473	<i>Lapland. Sem Øerne. Kharlov. Fyr t.</i>	2789
<i>Vest-Spitsbergen. Isfjord. Adventfjord. Ad- ventpynten Fyr t. 2474; Fyr skiftet Navn til Vestpynten Fyr.</i>	2857	<i>Molovski Bugt. Gorodetzki Point. Baake opf.</i>	1984
		<i>Murmankysten. Zyp Nawolok (Voronskovskoi Point) Fyr for. 1088; do.</i>	1174
Rusland.			
<i>Vaigach Island. Sukhoi Nos. Fyr for.</i>	2626		
		Nordsøen.	
		<i>Lyngvig Fyr WSW. Banke</i>	2773
		<i>Horns Rev Fyrskib SW. Vrag „Brenna“ 1691; Vrag forg. eftersøgt</i>	1733
		<i>Brown Ridge SE. Vrag</i>	1603
		<i>Maas Fyrskib N. Vrag</i>	1604

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Østfisiske Øer.		<i>Ostende-Wenduyne.</i> Skydn. m. Antiballon-	
<i>Harle. Karolinensiel</i> Redningsstat. Motor-	1715	skyts	850
baad		<i>Wandelaar</i> Fyrskib SE. Vrag uskadeliggj.	
Holland.		Vragafm. ind.	634
Sommerafm.	683	<i>Nieuport</i> Havn. Opl. o. Taagesign. 480; Fyr	
Vinterafm.	2381	nedl.	2757
Opl. o. Stormvarselstat.	2755. 2867	<i>West-Hinder</i> Fyrskib. Radiofyr opr. 1717;	
Opl. o. Stormvarselstat og Kystvagtstat.	2982	Radiofyr for. 2521; Radiofyr midlt. u. a.	
Opl. o. Signalstat.	2983	Virksomh. 2591; Radiofyr att. i Virksomh.	2687
<i>Friesche Zeegat.</i> Anduvntd. fl.	20	<i>Dunkerque.</i> Opmaalingsvagere midlt. udl.	
<i>Zeegat van Ameland.</i> Born Riff. Vrag.	293	1382; do.	1986
<i>Westgat.</i> Afm. fl.	1774	Banker udvidet sig.	419
<i>Zeegat van Terschelling.</i> Vliereede Lys- og		Frankrig.	
Fldt. midlt. omb. 1179; do. genudl.	1552	<i>Dunkerque.</i> Lodskud	1657
<i>Stortemélk.</i> Lystds. Pl. 1775; Lystd. midlt.		<i>Inner Ruytingen.</i> Grunde	2187
sl. 2589; do. att. t.	2628	<i>Ruytingen.</i> Opmaalingsvagere midlt. udl.	1448
Lystd. midlt. ind. 741; do. genudl.	776	<i>Ruytingen</i> Fyrskib genudl.	968
<i>Terschellingerbank</i> Fyrskib for. 2030; For.		<i>Out Ruytingen.</i> Afm. for.	2792
udf.	2185	<i>Dunkerque</i> Anduvn. Opl. o. Afm.	420
<i>Haaks</i> Fyrskib- <i>Terschellingerbank</i> Fyrskib.		Storbritannien.	
Tønder udl. midlt. 1381; Tdr. midlt. udl.		England.	
1447; do. 1951; Vrag forgæves efters. Midlt.		<i>East Goodwin</i> Fyrskib midlt. omb. 685; Ra-	
Tønder ind.	2186	diofyr opr. t. Forsøg	929
Vrag findes ikke	1952	<i>Themsen</i> Anduvn. Opmaalingsbaaker udl.	
<i>Zeegat van Texel.</i> <i>Schulpengat.</i> Vrag afm.	2326	Adv. 2329; do. ind.	2758
<i>Molengat.</i> Td. midlt. udl. Adv. 2327; Td.		<i>Themsen.</i> <i>Queen's Channel.</i> Vrag afm.	2188
ind.	2412	<i>Margate Sand</i> Baake i Uord. 1098; do. att.	
<i>Noorder Haaks</i> udvidet sig	1553	i Ord.	2089
Tdr. midlt. udl. 2145; do. ind.	2238	<i>Kentish Flats.</i> Dybde aft.	1182
<i>Westgat.</i> Td. midlt. udl. Adv. 2328; Td.		<i>Four Fathoms Channel.</i> <i>West Spaniard</i>	
ind.	2413	<i>Buoy</i> fl.	1449
<i>IJmuiden.</i> Taagesign. midlt. indst. 565; do.		<i>Oaze Deep.</i> Lystd. udl. midlt. t. Forsøg	778
gives att.	632	<i>Sheerness.</i> Tidssign. nedl.	2031
<i>Zandvoort</i> Fyr nedl.	1885	<i>North Foreland</i> NE. Dybde o. Vrag.	1555
<i>Scheveningen.</i> Taagesign. fl. 2284; do. er fl.	2590	<i>Black Deep.</i> Lossepl. afm. 566; Lossepl.	
<i>Scheveningen</i> NW. Vrag.	1716	midlt. afm.	2869
<i>Maas</i> Fyrskib omb. midlt. 684; do. midlt.		<i>Edinburgh Channel.</i> Afm. fl. 206; Afm.	
omb. 899; Fyrskib genudl. 1096; Stations-		er fl.	294
td. for.	2756	<i>North Shingles.</i> Afm. for. 2189; For. udf.	2522
<i>Hellevoetsluis</i> Fyr for. 1490; Synsvidde forøg.	2146	<i>Girdler</i> Fyrskib ESE. Forsøgstd. udl.	
<i>Zeegat van Brouwershaven.</i> <i>West Schouwen</i>		midlt.	207
Fyr for.	1243	<i>Girdler</i> Fyrskib omb. midlt.	686
<i>Schouwenbank</i> Fyrskib ind. midlt. 777; do.		<i>West Barrow</i> Baake opf. 1450; Baake er	
midlt. omb. 1491; do. genudl.	1655	opf.	2793
<i>Middelbank.</i> Mindre Dybde 2239; do.	2285	<i>Whitaker</i> Baake SW. Vrag forsv.	1321
<i>Zeegat van Zieriksee.</i> <i>Banjaard</i> udvidet sig	900	<i>Long Sand.</i> <i>Gunfleet Sand.</i> <i>West Rocks.</i>	
Stormvarselstat. nedl.	2686	Afm. fl. 1608; do. er fl.	1838
<i>Wester Schelde.</i> <i>Borsele.</i> Fyr nedl.	1097	<i>Sunk</i> Fyrskib omb. midlt.	851
<i>Vlissingen</i> Red. Vrag afm. 1244; Vragafn.		<i>King's Channel</i> eller <i>East Swin.</i> Dybde o.	
ind. Dybde o. Vrag 2414; Vrag afm.		Vrag.	635
2868; Vrag fj.	2927	<i>Gunfleet Sand.</i> Grund udvidet sig 1383;	
<i>Vlissingen.</i> Stormsignalmasts Pl.	2629	<i>Middle Gunfleet.</i> Td. fl.	1658
<i>Zeegat van Vlissingen.</i> <i>Oostgat</i> og <i>Sar-</i>		<i>Harwich</i> Anduvn. <i>Shipwash</i> Fyrskib fl.	2592
<i>dijngeul.</i> Afm. for.	1245	Dybde o. Vrag.	901
<i>Noord Hinder</i> Fyrskib ind. midlt. 1492; do.		<i>Harwich</i> Havn. Ledefyr for.	1609
midlt. omb. m. Lys- og Fldt. 1656; Fyr-		<i>Felixstowe.</i> Kendeligt Vandtaarn	2090
skib genudl.	1886	<i>Shipwash</i> NE. Dybde o. Vrag.	295
Belgien.		<i>Inner Gabbard.</i> Grundt Vand 1887; Td. fl.	2688
<i>Wester Schelde.</i> Fort <i>St. Marie</i> Fyr for.	1180	<i>Orfordness</i> Radiofyr. Operationsperiode for.	
<i>Wielingen.</i> Vrag uskadeliggj. Vragafm. ind.	632	1246; Radiofyr indstilles midlt.	2091
<i>Zeebrugge.</i>		<i>Lowestoft</i> Anduvn. <i>East Newcome</i> Lystd. fl.	779
Lystd. for.	1319	Grunde 2415; Grund 2689; Afm. for.	2984
Taagesign. opr.	1320	<i>South Scroby</i> Td. omb. midlt.	2147
<i>Schooneveld.</i> Vrag. Grund	1554		
<i>Ostende</i> SE. og SW. <i>Jabbeke</i> og <i>La Panne.</i>			
Luftfyr t.	1181		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Great Yarmouth</i> Anduvn. <i>North Scroby</i> og <i>North Caister</i> . Afm. fl.	2870	<i>Tyne</i> Anduvn. Fiskeri med Drivnet. Adv.	743
<i>Cockle Gateway</i> . Opgrunding	2190	<i>Blyth</i> . Taagesign. for. Ledefyr for.....	208
<i>Newarp</i> Fyrskib. Taagesign. midlt. for....	1718		
<i>Winterlon Ridge</i> . Td. fl.	1776		
<i>Smith's Knoll</i> Klted. omb. midlt. m. Lys- og Klted. 2148; Td. ind.	2479		
<i>Cromer</i> . Vrag	1556		
<i>Humber</i> . <i>Spurn</i> Fyrskib omb. midlt. m. Re- servfyrskib 1247; Radiofyr for. Opl. o. Undervandstaagesign. 1322; Fyrskib gen- udl. 1659; Undervandstaagesign. midlt. u. a. Virksomh. 1987; Undervandstaagesign. att. i Virksomh.	2092		
<i>Grimby</i> . Taagesign. midlt. fl.	2871		
Taagesign. opr. Lystd. omb. m. Lysflaade	2928		
<i>Hessle Sand</i> . Afm. fl. Adv. 567; <i>Hull</i> <i>Middle</i> . Fyrbelysn. og Afm. for. 742; Afm. for.....	780		
<i>Bridlington</i> . Taagesign. opr.	2032		
<i>Whithy</i> . Vrag	1248		
<i>Sunderland</i> Anduvn. <i>Hendon Rock</i> . Klted. midlt. ind. 1888; do. genudl.	2330		

Skotland.

<i>Forth</i> Floden. <i>Beamer Rock</i> SW. Td. ind.	2286
<i>Rosyth</i> . Lystd. fl.	72
<i>North Carr</i> Fyrskib for. 481; do.	781
<i>Bell Rock</i> . Taagesign. indst. midlt.	1889
<i>Tay</i> Floden Indløb. <i>Abertay</i> Fyrskib omb. midlt. m. Lystd. 1384; do. att. udl.	1839
<i>Fraserburgh</i> . Grund findes ikke	1660
<i>Banff</i> . Fyr for.	1323
<i>Cromarty Firth</i> . Fyr midlt. sl. 1610; do. att. t.	1953
<i>Tarbet Ness</i> . Vrag 1099; do. fj.	1493
<i>North Head (Head of Wick)</i> . Taagesign. opr. Klted. ind.	1385

Shetlands Øerne.

<i>Gruna Baas</i> . Opl. o. Grund	1988
-----------------------------------------	------

V.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
		Frankrig.	
<i>Somme Munding</i> . <i>Le Hourdel</i> Fyr for. 2872; Opl. o. Fyr	2929		
<i>Bourg d' Ault</i> . Opl. o. Fyrtaarn	1890		
<i>Ailly</i> . Radiofyr midlt. u. a. Virksomh. 73; Taagesign. for.....	1324		
<i>Honfleur</i> . <i>Falaise des Fonds</i> Fyr for.	2093		
<i>Le Havre</i> Fyrskib. Radiofyr for. 74; Under- vandstaagesign. i Uord. 1183; do. att. i Ord.	2523		
<i>Calvados</i> . <i>Grandcamp</i> . <i>Perré</i> Fyr for. 2033; <i>Jetée de l'Est</i> Fyr for.	2034		
<i>Cancalle</i> . <i>Pointe de la Chaîne</i> . Baake forsv. 2794; do. genopf.	2873		
<i>Rance</i> Floden. <i>Pointe de Cancaval</i> . Baake forsv. 2331; do. genopf.	2480		
<i>Roches Douvres</i> . Radiofyr midlt. u. a. Virksh. 1100; do. att. i Virksh.	1184		
<i>Paimpol</i> . <i>Barnovic</i> Fyr midlt. sl. 421; do. att. t..	969		
<i>Chenal de Lastel</i> . <i>Men Créis</i> Baake ødel. 1101; do. genopf.	1185		
<i>Portz-Don</i> Fyr for.	636		
<i>Paimpol</i> Anduvn. Baaker forsv. 744; Baaker genopf.	970		
<i>Bréhat</i> . <i>Carboucho</i> Baake forsv. 745; do. genopf.	902		
<i>Tréguier</i> . Baaker forsv. 2690; do. genopf. 2759; Baake forsv. 2760; do. genopf.	2874		
<i>Basse Meur</i> . Grund	2795		
<i>Ouessant</i> . <i>Men Tensel (Keréon)</i> Fyr for... <i>Basse Callet</i> Lys- og Fltd. genudl. t. For- søg 1102; do. ind.	209		
		Britiske Øer.	
		England.	
		<i>Engelske Kanaløer</i> . <i>Jersey</i> . <i>La Corbiere</i> . Fyr og Taagesign. for. 1249; For. udf.	2691
		<i>Hanois</i> Fyr. Taagesign. for.	21
		<i>England S.-Kyst</i> . Opl. o. Vrag	2630
		<i>Drill Stone</i> . Dybde o. Vrag	2524
		<i>Folkestone</i> Havn. Taagesign. for.	2416
		<i>Dungeness E.-Red</i> . Dybde over Vrag „ <i>Cha- rente</i> “	22
		<i>Eastbourne</i> Bugt. Vrag „ <i>Alan Dean</i> “ afm. 23; Vrag uskadeliggj.	1495
		<i>Owers</i> Fyrskib N. Opl. o. Vrag	2875
		<i>Ventnor</i> . Vrag findes ikke	2149
		<i>Spithead</i> Anduvn. <i>Nab</i> Fyr. Taagesign. for. 1451; For. udf.	1954
		<i>Nab</i> Lystd. Undervkl. fj. 122; do. ind. 1452; do. 1955; do. er ind.	2240
		<i>Princessa Shoal</i> . Vrag findes ikke 1453; Lyst. omb. m. Spidstønde	1840
		<i>Spithead</i> . <i>Spit Refuge</i> Lys- og Klted. omb. midlt. 2481; do. genudl.	2761
		<i>Islé of Wight</i> . <i>Bembridge Point</i> . Opl. o. Vrag	2094
		<i>Sandown</i> Bugt. Vrag 2332; Opl. o. Vrag..	2382
		<i>Southampton Water</i> . Afm. for. 2150; For. udf.	2287
		<i>Calshot Spit</i> Fyrskib. Taagesign. opr. til Forsøg 1719; midlt. Taagesign. oph.	2876
		<i>Port of Southampton</i> . Baake opf.	2035
		<i>The Solent</i> . <i>West Bramble</i> Lystd. att. paa Stat.	123
		<i>Victoria Fort</i> NE. Undervandshindr. udl. 1103; do. fj.	1496

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Raz de Sein</i> . Undervandsskær 2333; Opl. o. Dybde..... 2482	<i>Isla de Salvora</i> . Radiofyr for..... 2985
<i>La Vieille</i> Fyr for..... 972	<i>Pontevedra</i> Bugt. Fyr t. 2242; Fyr er t... 2296
<i>Audierne</i> Bugt. Opl. o. Dybde..... 2241	<i>Vigo</i> Bugt. Td. ind. 906; Lystdr. udl.... 2195
<i>Penmarc'h</i> (<i>Eckmühl</i>) Radiofyr i Uord. 342; do. att. i Ord. 423; Taagesign. for..... 2797	<i>Panjon</i> . Ledefyr for..... 128
<i>Penmarch</i> . <i>Men Talec</i> Baake fj. Bølgebryder u. Bygn..... 1104	<i>Kap Silleiro</i> . Grund findes ikke..... 1031
<i>Lorient</i> . Radiopejlstat. nedl..... 2525	
<i>Les Trois Pierres</i> Fyr for..... 2635	
<i>Iles Glénans</i> . <i>Laouennou</i> Grund. Td. udl..... 342	
Opl. o. Afm..... 2040	
<i>Ile de Groix</i> . Opl. o. Vrag..... 1613	
<i>Pen Men</i> Fyr. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh. 212; Taagesign. gives att... 344	
<i>Pointe des Chats</i> . Opl. o. Dybde 1386; Puller..... 1499	
<i>Port Tudy</i> . Fyr nedl..... 903	
<i>La Teignouse</i> . Lystd. <i>Goué-Vas-Sud</i> sl... 2880	
<i>Belle-Ile</i> . Lodsstat. nedl..... 2483	
<i>Passes de Lorient</i> . Grunde. Opl. o. Dybde 124	
<i>Loire</i> Munding. <i>Le Piliér</i> Fyr. Taagesign. midlt. indstillet 1842; do. gives att.... 2419	
<i>Loire</i> Munding. Vrag afm..... 2881	
<i>Ile de Yeu</i> . <i>Les Chiens-Perrins</i> Fyr midlt. sl. 750; do. att. t..... 1105	
Radiofyr for..... 76	
<i>Plateau de Rochebonne</i> . <i>La Congrée</i> NW. Afm. for..... 2420	
<i>Ile de Ré</i> . <i>Baleines</i> Fyr. Radiofyr for..... 25	
<i>La Roche à Veillon</i> Baake ødel. 751; do. genopf..... 1106	
<i>Le Couronneau</i> Baake forsv..... 2334	
Baake forsv..... 1614	
<i>Port de la Pallice</i> . Taagesign. opr..... 424	
<i>Rocher d'Antioche</i> Fyr. Taagesign. midlt. u. a. Virksh..... 973	
<i>Charente</i> . <i>Chéron</i> Baake forsv. 2526; do. genopf..... 2636	
<i>Oléron</i> . <i>Saint-Séverin</i> Baake ødel. 752; do. genopf. 784	
<i>Chenal de Brouage</i> . Baake forsv..... 2798	
<i>Chenal de Saint-Trojean</i> . Baake forsv. 2335; do. genopf..... 2484	
<i>Gironde</i> Floden Indløb. Afm. for..... 1990	
<i>La Coubre</i> Bifyr for..... 2193	
<i>Contis</i> . Opl. o. Fyrtaarn..... 2194	
<i>Adour</i> Floden. <i>Plateau des Casquets</i> . Dybde 2882	
Portugal.	
<i>Viana</i> . Opl. o. Ledefyr..... 1251	
<i>Lavadores</i> Radiopejlstat. midlt. u. a. Virksomh..... 2041	
<i>Aveiro</i> . Taagesign. gives att..... 129	
<i>Rio Tejo</i> Indløb. <i>São Julião</i> Fyr for..... 2196	
<i>Bugio</i> Fyr for..... 2197	
<i>Tajo</i> Floden. <i>Lissabon</i> . Lodstvang..... 568	
<i>Port Setubal</i> . <i>Arrabida</i> Fyr nedl..... 1663	
<i>Albufeira</i> Fyr midlt. for..... 2637	
<i>Cabo de Santa Maria</i> . Opl. o. Forfyr..... 2799	
<i>Gettysburg</i> el. <i>Gorringe Bank</i> . Mindre Vand 1991	
Spanien. S.-Kyst.	
<i>Guadalquivir</i> Munding. <i>Sanlúcar</i> Barre. Skibsfartshindr. 1187; Skibsfartshindr. findes ikke 1252; Lystd. <i>Perro</i> fl..... 2423	
<i>Cádiz</i> . Fyr nedl. Lystd. for. 974; Skær... 2692	
<i>Gibraltar</i> Stræde. <i>Kap Trafalgar</i> . Opl. o. Dybde..... 2424	
Afrika.	
Marokko.	
<i>Kap Spartel</i> . Taagesign. for. 1843; Taagesign. uregelm. 2425; Taagesign. stations Pl..... 2934	
<i>Kap Spartel</i> SW. t. S. Grund findes ikke. 854	
<i>Wadi Sbu</i> . Opl. o. Bølgebryder..... 2297	
<i>Rabat</i> Red. Landmærke ødel..... 687	
<i>Casablanca</i> . Fltd. udl. 345; Fltd. udl.... 1558	
<i>Cap Ghir</i> . Fyr t..... 77	
<i>Agadir</i> . Nyt Fyr t..... 1329	
Afrika W.-Kyst.	
<i>Levrier</i> Bugt. <i>Port Etienne</i> . Vrag afm.... 1253	
<i>Mbur Bank</i> . Td. udl..... 569	
<i>Gambia</i> Floden. <i>Fairway</i> Lys- og Kltd. midlt. omb. m. Lystd. 26; Afm. ind..... 786	
Fyrskib udl..... 785	
<i>Bathurst</i> . Fyr for..... 2152	
<i>Bijouga Islands</i> . <i>Gallinha Island</i> . Fyr t. 2198; Lystd. udl..... 2199	
<i>Arcas Channel</i> . Dybde aft..... 2986	
<i>Sierra Leone</i> og <i>Iles de Los</i> . Opmaalingsbk. inddr..... 570	
<i>Sierra Leone</i> . <i>St. Ann Shoal</i> . Lys- og Fltd. midlt. sl..... 2153	
<i>Sherbro</i> Floden. Td. fl. 484; Td. forsv. 2298; do. genudl..... 2883	
<i>Liberia</i> . <i>Grand Sesters</i> . Grund..... 1958	
<i>Elfenbenkysten</i> . <i>Kap Palmas</i> SE. Grund.. 2638	
<i>Fransk W.-Afrika</i> . <i>Elfenbenkysten</i> . <i>Assinie</i> Fyrtaarn ommalet..... 1781	
<i>Winnéba</i> . Vrag 485; Vrag fj..... 1188	
<i>Togo</i> . <i>Lomé</i> Fyr t..... 2527	
Spanien. N.-og W.-Kyst.	
<i>San Sebastian</i> . <i>Monte Urgull</i> . Taagesign. midlt. u. a. Virksomh..... 2485	
<i>Bermeo</i> Anduvn. Skær..... 2421	
<i>Bermeo</i> . Fyr for..... 904	
<i>Port Santander</i> . <i>Horadada Island</i> . Opl. o. Fyr..... 1662	
<i>Isla Tapia</i> . Opl. o. Fyr..... 853	
<i>Ria de Rivadeo</i> (<i>Ribadeo</i>). Ledefyr t..... 125	
<i>Foz</i> . Fyr t..... 126	
<i>La Coruña</i> . Ledefyr t. 127; Opl. o. Ledefyr 213	
<i>Villagarcia</i> . Fyr nedl. Lystd. udl..... 905	
<i>Ria de Arosa</i> . <i>Sinal da Ostreira</i> . Baake opf. 2422	
<i>Llagareos de tierra</i> . Fyr t. Td. ind.... 2294	
<i>Piedras del Sargo</i> . Fyr t..... 2295	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Guinea Bugt. Ilha de Sao Thomé. Ilhéu das Cabras Fyr midlt. sl.</i>	2764	Canada.	
<i>Ilha de Sao Thomé. Ilha das Rólas Fyr midlt. sl.</i>	2884	<i>New Brunswick. St. John Havn Anduvn. Partridge Island. Taagesign. for.</i>	1665
<i>Niger Floden Indløb. Palm Point. Fyr for. midlt.</i>	130	Sable Island.	
<i>Spansk Guinea. Fernando Póo W.-Kyst. Strømforsætn.</i>	753	<i>Sable Island SE. Opl. o. Dybde.</i>	1559
<i>Fernando Póo. Santa Isabel. Point Fernanda Fyr nedl.</i>	907	Nova Scotia.	
<i>Cabo Horacio skiftet Navn til Punta Hermosa 214; Punta Hermosa Fyr midlt. sl. 1387; Fyr fl. o. att. t.</i>	2042	<i>Gut of Canso N.-lige Indløb. North Canso Fyr for.</i>	1108
<i>Cabo San Juan Fyr att. t. og i Ord. 425; Fyr midlt. sl.</i>	1782	<i>Schooner Passage. Frenchman Point. Baake opf.</i>	1109
<i>Isla de Corisco. Fyrs Pl.</i>	641	<i>Negro Harbour. Ledefyr nedl.</i>	1666
<i>Bahia de Corisco. Punta Mosquitos Fyr midlt. for.</i>	426	<i>Fundy Bugt. Lurcher Shoal Fyrskib. Under-vandskl. fj.</i>	908
<i>Bahia de Corisco. Grund.</i>	78	Forenede Stater i Nord-Amerika.	
<i>Rio Muni Indløb. Punta Dieque. Søm. forsv.</i>	1894	Maine.	
<i>Gabon Floden Indløb. Afm. for.</i>	2639	<i>Quoddy Roads. West Quoddy Head Fyr for.</i>	80
<i>Prince Bay. Kap Lopez. Opl. o. Fyr.</i>	2043	<i>Machias Bugt. Avery Rock Fyr for. Taage-sign. nedl. Klttd. udl.</i>	2936
<i>Congo Floden. Mouta Secca Point. Fyr att. norm. 1388; Fyr midlt. for. 1723; Fyr att. norm.</i>	2243	<i>Frenchman Bugt. Sullivan Havneindløb. Crabtree Ledge Fyr og Taagesign. nedl. Klttd. udl.</i>	1330
<i>Banana Creek. Td. udl.</i>	486	<i>Petit Manan Fyr. Taagesign. for.</i>	2427
<i>Portugisisk W.-Afrika. Palmeirinhas Point Fyr midlt. for. 2336; Fyr att. norm.</i>	2640	<i>East Penobscot Bugt. Isle au Haut Fyr. Fyr for. Taagesign. nedl.</i>	1667
<i>Walvis Bugt. Afm. for. midlt. 79; Klttd. fl. 642; Afm. for.</i>	1107	<i>Dice Head Fyr. Taagesign. nedl.</i>	1668
<i>Luderitz Bugt. Fltd. omb. midlt.</i>	1032	<i>West Penobscot Bugt. Grindel Point. Lys- og Klttd. udl.</i>	1897
<i>Kap Det Gode Haab. Table bay. Opl. o. Fyr-belysn. 131; Fyr t.</i>	2299	<i>Fyr og Taagesign. nedl.</i>	1783
Canariske Øer.		<i>Whitehead Island Fyr. Fyrs Lysevne forøg. Taagesign. for.</i>	1454
<i>Isla de Hierro. Punta Orquilla Fyr t. 1895; do.</i>	2300	<i>Tenants Harbor Fyr nedl. Lys- og Klttd. udl. 2100; For. udf.</i>	2301
<i>Alegranza. Punta Delgada Fyr for.</i>	1896	<i>Manana Island. Taagesign. for.</i>	2428
Madeira-Øerne.		<i>Muscovugus Bugt. Franklin Island Fyr for. Taagesign. nedl.</i>	1389
<i>Funchal Bugt. Loo Rock Fyr midlt. for. 27; Signalst. nedl. 1615; Fyr for.</i>	2426	<i>Sheepscot Floden. Hendricks Havn. Fyr nedl.</i>	1784
<i>São Lourenzo og Ponta do Pargo Signalst. nedl.</i>	1616	<i>Hendricks Head. Fyr for. Taagesign. nedl. Klttd. udl. 1785; Klttd. ind.</i>	1898
Azorerne.		<i>Doubling Point. Fyr for.</i>	2044
<i>Terceira. São Mateo Fyr nedl.</i>	1618	<i>Frenchman Bay. Winter Harbor Fyr nedl. Lys- og Klttd. ydl. 2099; For. udf.</i>	2337
<i>São Miguel Fyr nedl.</i>	1617	Massachusetts.	
<i>Fayal. Ponto dos Capuchinos Signalst. nedl.</i>	1619	<i>Cape Cod Bugt. Gurnet Point. Ny Afm. udl.</i>	1331
Bermudas Øerne.		<i>Gloucester Havn. Grund.</i>	132
<i>Hamilton Havn. Opl. o. Afm.</i>	688	<i>Boston Bugt. Cohasset Havn Indløb. Lystd. ind.</i>	1500
<i>Grassy Bugt Anduvn. og Ireland Island Anduvn. Tdr. ind.</i>	689	<i>Lynn Havn. White Rocks Fyr for.</i>	571
<i>Pearl Island NE. Td. udl.</i>	2935	<i>Harding Beach. Fyr for.</i>	1959
Newfoundland.		<i>Buzzards Bay. Bird Island. Fyr og Taage-sign. nedl.</i>	1501
Saint Pierre et Miquelon.		<i>Afm. for.</i>	215
<i>St. Pierre Island. North Channel. Klttd. udl.</i>	1664	<i>Nantucket Shoals Fyrskib. Radiofyr og Taagesignaler for.</i>	1622
		<i>Nantucket Shoals. Davis Bank. Grund findes ikke.</i>	1332
		<i>Nantucket Island. Sankaty Head Fyr for.</i>	1390
		<i>Nantucket Sound. Lystdr. udl.</i>	1786
		<i>Nantucket Havn. Brant Point Fyr for.</i>	1502
		<i>Hedge Fence Fyrskib ind. Lys- og Klttd. udl.</i>	1787
		<i>Vineyard Havneindløb. East Chop Fyr for.</i>	1620

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Rhode Island.		Grund findes ikke.....	2244
<i>Narragansett Bugt. Conanicut Island Fyr</i> fl. Taagesign. nedl. 427; For. udf.....	787	<i>Fenwick Island Shoal Fyrskib</i> E. Opmaalingsvagere midlt. udl. 1623; do. 1788; Opmaalingsvagere ind.....	1900
<i>Block Island. Fyrbelysn. for.</i> 1671; <i>Great Salt Pond Anduvn. Fltd. ind.</i>	2045	<i>Fenwick Island Shoal Fyrskib</i> S. Opmaalingsvagere midlt. udl. 1504; do.....	1561
<i>Block Island Sound. Cerberus Shoal. Afm. for.</i>	1560	Opmaalingsvagere midlt. udl. 2101; Opl. o. Opmaalingsvagere 2528; Opmaalingsvagere.....	2606
Long Island Sund.		<i>Kedges Strait. South Marsh Spit Fyr</i> ødel. Lystd. udl.....	2104
<i>Bartlett Reef. Fyrskib inddr. Afm. for.</i> ...	1621	Virginia.	
<i>New Haven. Taagesign. for. Fyr for.</i> 2046; Lys- og Klted. udl.....	2047	<i>Assateague Fyr for.</i> 348; For. udf.....	1505
Fyrbelysn. og Afm. for.....	1189	<i>Assateague Ankerpl. Toms Cave Fyr for.</i> ...	1506
<i>Black Rock Havn. Fyr t.</i>	909	<i>Hog Island. Kystvagtstat. fl.</i> 487; Fyr for.	2693
<i>George's Rock. Undervandshindr.</i>	216	<i>Sand Shoal Inlet. Cobb Island Fyr</i> nedl....	789
<i>New York. Fyr for.</i>	1960	<i>Cape Charles Fyr for.</i>	2694
<i>Execution Rocks. Skær.</i>	690	<i>Chesapeake Fyrskib. Radiofyr for.</i>	2050
<i>Ganway Rock. Fyr t. Afm. for.</i>	788	<i>Tail of the Horseshoe Lystd. Nr. 1 for.</i> 2102; For. udf.....	2429
<i>Fire Island Fyr for.</i>	346	<i>Wolf Trap Fyr for.</i> 2339; For. udf.....	2607
New York.		<i>Hampton Red. Phoebus Channel. Fyr</i> nedl.	2103
<i>Red Hook Channel. Afm. for.</i>	691	<i>Little Creek Harbor Anduvn. Afm. for.</i> ...	1255
New York Bugt.		Vrag afm.....	572
<i>The Narrows. Fort Wadsworth Fyr for.</i> 347; For. udf.....	1033	<i>Kap Henry Fyr. Taagesign. for.</i>	429
New Jersey.		North Carolina.	
<i>Arthur Kill. Td. ind.</i>	2200	<i>Currituck Beach Fyr for.</i> 790; For. udf....	1790
<i>Barnegat Inlet SE. Vrag „Akron“ afm.</i> 1254; Vragafm. ind.....	1503	<i>Kill Devil Hills. Kendeligt Pkt.</i>	430
<i>Tucker Beach. Little Egg Inlet Fyr</i> fl.....	428	<i>Diamond Shoal Fyrskib. Radiofyr for.</i> ...	2051
<i>Absecon Inlet. Fyr</i> nedl. 1672; do. er nedl.	2048	<i>Cape Lookout Fyr for. Radiofyr opr.</i> 1725; do. 2052; For. udf.....	2245
<i>Great Egg Inlet. Afm. for.</i>	2937	<i>Cape Lookout Shoals Fyrskib ind. Lystdr. udl.</i> 1724; Radiofyr for. 2053; Fyrskib ind. Lystdr. udl.....	2246
Delaware Bugt.		South Carolina.	
<i>Brandywine Shoal Fyr. Taagesign. midlt. u. a. Virksomh.</i> 2049; Fyrkarakter og Taagesign. for.....	2338	<i>Charleston Fyrskib erstattes m. Lys- og Fltd. Fort Sumter. Radiofyr opr.</i> 1392; For. udf.	1901
Delaware.		<i>Charleston. Fort Sumter Bagfyr. Taagesign. nedl.</i> 791; Radiofyr opr. 1392; Bagfyr for.	2695
<i>Bulkhead Bar Ledefyr for.</i>	2201	<i>Hunting Island Fyr</i> nedl. Lys- og Fltd. udl.	1726
<i>Fenwick Island Shoal Fyrskib erstattes m. Lys- og Fltd.</i> 1391; For. udf.....	1899	Georgia.	
Chesapeake Bugt.		<i>Savannah Fyrskib. Taagesign. for.</i>	1034
<i>Parkers Island Shoal. Fyr for.</i>	2641	<i>Sapelo Fyr</i> nedl. Lys- og Fltd. udl.....	1669
Maryland.		<i>St. Simon Sound. Lys- og Fltd. for</i> 349; do. for. ikke 488; do. for.....	2247
<i>Annapolis Havneindløb. Fyr og Taagesign. for.</i> 1110; <i>Greenbury Point Shoal Fyr. Opl. o. Taagesign.</i>	1789	Florida.	
		<i>Ponce de Leon Inlet Fyr for.</i> 2105; For. udf.	2340
		<i>Ohio Shoal. Td. ind.</i>	2529
		<i>Kap Canaveral NNE. Puller findes ikke</i> ...	1670

VII.

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

Forenede Stater i Nord-Amerika.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Florida.		Mississippi.	
<i>Florida Reefs. Key West Havn og Anduvn. Afm. for.</i>	1393	<i>Mississippi Sound. Horn Island Pass. Lystd. udl. Td. ind.</i>	2384
<i>Pensacola Bugt. Lystd. udl.</i>	431	<i>Ship Island Pass. Afm. for.</i>	2341
		<i>Merrill Shell Bank Fyr. Taagesign. nedl.</i>	81

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Louisiana.		Fransk Guyana.	
<i>Mississippi Floden Anduvn. South Pass</i>		<i>Maroni Floden Indløb. Afm. for.</i>	1396
<i>Fyrskib omb. m. Lys- og Fltd.</i>	1961	<i>Iracouba Fyr NW. Vrag „Saint Laurent“</i>	
<i>Mississippi Floden Indløb. Opl. o. Dybde</i>		<i>afm.</i>	911
692. 754. 855. 1035. 1394. 1562. 1677. 1791.			
	2530. 2608		
<i>Cat Island Pass. Afm. for.</i>	1190	Karaibiske Hav.	
<i>Sabine Bank. Opmaalingsvagere udl.</i>	1333	<i>St. Bartholomew Island. Fort Gustaf. Fyr t.</i>	2343
<i>Sabine Pass Anduvn. Opmaalingsvagere</i>		<i>Misteriosa Bank. Opl. o. Grundes Pl.</i>	2939
<i>midlt. udl. Adv.</i>	1191		
Texas.		Bahama Øerne.	
<i>Galveston Bugt Indløb. Bolivar Point Fyr</i>		<i>Fyr upaalidelige.</i>	1792
<i>nedl.</i>	1395	<i>Great Abaco Islands. Elbow Cay. Fyr for.</i>	
<i>Matagorda Island. Saluria Kystvagststat. fl.</i>	489	133; Fyr. for.	975
		<i>Lily Cay. Afm. for.</i>	1397
Mexiko.		<i>Great Bahama Bank. North-West Channel.</i>	
<i>Tampico Anduvn. Vrag.</i>	490	<i>Afm. findes ikke.</i>	1398
<i>Tampico Havn. Adv.</i>	1727	<i>New Providence. Nassau Havn. Baake ødel.</i>	856
<i>Vera Cruz. Nautila Floden Indløb. Fyr for.</i>	755	<i>Cat Island. Devil (Evil) Point. Opl. o. Fyr</i>	
<i>Puerto Mexico. Ledefyr for.</i>	2106	1037; do.	1192
<i>Celestun Fyr for.</i>	1844	<i>Cay Sal Bank. Double Headed Shot Cays.</i>	
<i>Yucatan.</i>		<i>North Elbow Cay Fyr nedl.</i>	2203
<i>Campeche. Fyr for.</i>	643	<i>The Brothers. Sandrev.</i>	1399
<i>Ascension Bugt. Allen Point. Fyr for.</i>	573	<i>Great Bahama Bank. Great Inagua Fyr.</i>	
<i>Champton. Fyr for.</i>	792	<i>Opl. o. Fyr.</i>	300
Britisk Honduras.		Store Antiller.	
<i>Cay Bokel. Fyr upaal.</i>	1455	Cuba.	
		<i>Pasa San Carlos. Afm. for. Baake nedl.</i>	1111
Honduras.		<i>Punta Seboruco Fyr for.</i>	1509
<i>Honduras Bugt. Pumpkin Hill. Opl. o. Fyr</i>	491	<i>Puerto Mantanzas. Punta Maya. Fyr for.</i>	1563
<i>Utila Island. Opl. o. Fyr.</i>	298	<i>Bahia de Cardenas. Cayo Diana Fyr for.</i>	2249
		<i>Bahia de Cardenas Anduvn. Cayo Cruz del</i>	
Panama.		<i>Padre Fyr for. 1564; For. udf.</i>	2696
<i>Tiger Channel. Baake opf.</i>	2342	<i>Bahia de Cadiz Fyr midlt. for.</i>	2430
<i>Colon. Christobal. Vandtank opf.</i>	793	<i>Cayo Fragoso Fyr for.</i>	1565
<i>Porto Bello. Fyr nedl.</i>	2642	<i>Cayo Frances Ankerpl. Cabezo del Medio Fyr</i>	
		<i>ødel. 2643; Lystd. forsv.</i>	2644
Colombia.		<i>Cayo Paredon Grande Fyr midlt. sl. 2431;</i>	
<i>Cartagena Anduvn. Opl. o. Dybde 2202;</i>		<i>Fyr att. t. og midlt. for.</i>	2486
<i>Fyrbelysn. for.</i>	2594	<i>Cayo Confites. Taarn omb læst 29; Cayo Con-</i>	
<i>Cartagena. Boca Chica Channel. Lystd. ind.</i>	299	<i>fitas Ankerpl. Cayo Verde Fyr for.</i>	1566
<i>Puerto Colombia. Hermoso Point Fyr midlt</i>		<i>Old Bahama Channel. Great Bahama Bank.</i>	
<i>sl.</i>	2938	<i>Mucaras Reef. Taarn væltet.</i>	301
		<i>Nuevitas Bugt Anduvn. Lystd. ind.</i>	492
Venezuela.		<i>Banes Bugt. Fuerte Point. Baake findes ikke</i>	82
<i>The Monks S. Klippe.</i>	2248	<i>Guacanayabo Bugt. Cuatro Reales Channel</i>	
<i>Puerto Chichirivichi Anduvn. Grunde.</i>	1624	<i>Anduvn. Vrag.</i>	1510
<i>La Guaira Havn. Opl. o. Dybde og Td.</i>	1507	<i>Botijuelas Bank. Baaker forsv.</i>	574
<i>Los Roques Fyr. Opl. o. Fyr.</i>	350	<i>Pingue Cays. Grunde.</i>	493
<i>Maspa Point. Opl. o. Fyr.</i>	1036	<i>Laberinto de Doce Leguas. Cabeza del Este</i>	
<i>Puerto de Piritu. Fyr t.</i>	28	<i>(East Point) Fyr att. t.</i>	134
<i>Margarita Island. Cabo de la Isla Fyr lyser</i>		<i>Cayo Flamenguito N. Grund.</i>	302
<i>uregelm.</i>	644	<i>Cinco Balas Pass. Tdr. forsv.</i>	575
<i>Paria Bugt. Cristobal Colon. Fyr t. 351;</i>		<i>Breton Channel. Afm. for.</i>	1334
<i>Fyr nedl. 693; Fyr att. t. og for.</i>	1508	<i>Tunas de Zaza Anduvn. Ladrillo Point.</i>	
		<i>Baake genopf.</i>	576
Britisk Guyana.		<i>Port Casilda Anduvn. Baaker forsv.</i>	577
<i>Berbice Floden. Fyrbelysn. for.</i>	1256	<i>Isla de Pinos. Cabo Pepe Fyr att. t. 135;</i>	
		<i>Fyrkarakter for.</i>	1793
		St. Domingo (Haïti).	
		<i>Gonaives Bugt. Halle Point Shoal afm.</i>	794
		<i>Tortuga Island Fyr midlt. sl.</i>	352
		<i>Cape Haïtien Havn. Kendeligt Punkt eksis-</i>	
		<i>terer ikke.</i>	432

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Porto Rico.		<i>Kap São Thomé.</i> Radiofyr opr.....	1678
<i>Point Jiguero</i> Fyr for.....	1674	<i>Guanabara</i> Bugt.	
<i>Port San Juan. Morro Castle.</i> Opl. o. Fyr		<i>Engenho Velho.</i> Afm. for.....	2433
1992; <i>Port San Juan</i> lyser att. norm....	2531	<i>Rio de Janeiro.</i> Afm. for.....	2943
<i>Point Palmas Altas.</i> Baake genopf.....	694	<i>Rio de Janeiro. Ilha Fiscal.</i> Vragtd. udl.	
<i>Vieques Island.</i> Fyr att. t. 494; <i>East Point</i>		579; do.....	913
Fyr midlt. sl.....	2154	<i>Sepetiba</i> Bugt. <i>Castelhanos</i> Fyr. Opl. o.	
<i>Culebrita Island</i> Fyr for. 1673; For. udf....	2054	Fyrkar.....	1903
Jamaica.		<i>Ubatuba</i> Bugt. <i>Curussumirim Point</i> Fyr nedl.	
<i>St. Ann</i> Bugt. Ledefyr for.....	910	Nyt Fyr t.....	84
<i>Kingston</i> Havn. <i>East Horse Shoe</i> Baakefyr		<i>Victoria Island.</i> Opl. o. Fyr.....	1626
for.....	2204	<i>Ilha de São Sebastião. Ponta Pirabura.</i> Opl.	
<i>Kingston</i> Anduvn. Opl. o. Baaker.....	795	o. Beliggenhed.....	435
Smaa Antillerne.		<i>Bahia de Santos. Fôra</i> Lystd. perm. inddr.	
Guadeloupe.		1627; <i>Ilha das Palmas</i> WNW. Lystd. ind.	1679
<i>Désirade</i> Fyr t.....	353	<i>Santos</i> Anduvn. <i>Ilha da Moêla.</i> Taagesign.	
Martinique.		opr. 1904; Taagesign. upaal.....	2646
<i>Fort de France</i> Bugt. Lystd. sl.....	433	<i>Paz Island.</i> Fyr att. t.....	32
<i>Fort de France. Vache Cay</i> S. Grund afm.	1193	<i>Port São Francisco.</i> Opl. o. Fyr. o. Afm..	436
Trinidad.		<i>Remedios Islets.</i> Grund.....	1195
<i>Fortin Point.</i> Fyr t.....	1335	<i>Itajahy.</i> Td. udl.....	2697
<i>Pitch Point.</i> Grund.....	2940	<i>Imbituba.</i> Vrag.....	2698
Grenada.		<i>Santa Marta</i> Fyr. Taagesign. opr. 914; do.	1112
<i>Point Saline.</i> Opl. o. Fyr.....	1962	<i>Chui (Chuy)</i> Fyr for.....	2944
<i>St. George.</i> Opl. o. Fyr 1194; do.....	1625	Uruguay.	
Grenadines.		<i>Cabo del Polonio.</i> Radiostat. og Radiofyr	
<i>Carriacou Sandy Island.</i> Opl. o. Grund...	1993	opr.....	137
Brasilien.		<i>Rio de la Plata. Jose Ignacio Point</i> Fyr midlt.	
<i>St. Paul Rocks</i> Fyr midlt. sl. 83; Fyr nedl.	2205	for.....	1680
<i>Pará</i> Anduvn. Skær afm.....	695	<i>Isla de Lobos.</i> Radiostat. og Radiofyr opr.	
<i>Pará</i> Floden. <i>Espadon</i> Fyr nedl. 578; Fyr		138; Vrag findes ikke.....	139
ødel.....	756	<i>Bahia de Maldonado. Sylvia Bank.</i> Vrag	
<i>Ponta do Curuçá</i> Fyr t. 2765; Opl. o. Fyr	2941	findes ikke.....	1040
<i>Maranhao (S. Luiz).</i> Opl. o. Afm. 495; Afm.		<i>Montevideo</i> Anduvn. Afm. for.....	2800
ikke for.....	1038	<i>English Bank (Banco Inglês)</i> Undervands-	
<i>Tutoya. Ilha dos Papagaios.</i> Fyr sl. 2055;		kl. ind. 140; Lys- og Fltd. omb. m. Lys-	
Fyr att. t.....	2432	td.....	357
<i>Itapagé</i> Fyr for. 354; Fyr for. 912; Opl. o. Fyr	1039	<i>English Bank (Banco Inglês)</i> Fyrskib.	
<i>Fernando Noronha.</i> Fyr t. 1902; Opl. o. Fyr	2942	Opl. o. Fyrkarakter.....	1338
<i>Gallinhos.</i> Fyr t.....	30	<i>Isla de Flores (Flores Island).</i> Lystd. ind.	2595
<i>Formosa E.</i> Skær.....	2885	<i>Montevideo</i> Havn Anduvn. Opl. o. Lys- og	
<i>Parahiba</i> Floden Indløb. <i>Pedra Nova</i> Bank.		Kltdr.....	437
Opl. o. Lystd.....	355	<i>Montevideo</i> Havn. Fyr t.....	438
<i>Pao Amarello</i> Fort E. Grund.....	31	<i>Caldera.</i> Vrag afm.....	2647
<i>Pernambuco. Picão</i> Fyr for. 1728; do....	2250	Argentina.	
<i>Olinda</i> Fyr. Fyrtaarn ommalet.....	2532	<i>Rio de la Plata. Martin Garcia Island.</i> Fyr t.	2252
<i>English Bank.</i> Lystd. ind. 536; Lystdr. fl.	1336	<i>Barra San Pedro.</i> Vrag afm.....	2056
<i>Banco Aituba.</i> Lystd. for.....	136	<i>Buenos Aires.</i> Vraglystdr. for.....	217
<i>Tamandaré. Baixa Grande.</i> Lystd. udl. ikke	434	<i>Bahia San Borombon.</i> Vrag.....	1258
<i>Porto de Pedras.</i> Grund.....	796	<i>Medano Point.</i> Lystd. ind.....	85
<i>Port Maceió.</i> Vrag forsv.....	2645	<i>Rio Chubut S. Chubut</i> Fyr t.....	2533
<i>Port Aracaju.</i> Opl. o. Fyr.....	2251	Tierra del Fuego.	
<i>Bahia de Todos os Santos. Port Bahia. (São</i>		<i>Cabo Domingo</i> Fyr t. 141; Fyr t. 358; Fyr t.	645
<i>Salvador).</i> Fyr t. Lystd. ind.....	1794	<i>Beagle Channel. Arrecife Lawrence.</i> Td. udl.	
<i>Kap San Antonio</i> Fyr. Opl. o. Fyrkarakter	1337	2253; Td. forsv.....	2534
<i>Bahia de Todos os Santos</i> Anduvn. <i>San An-</i>		Chile.	
<i>tonio Bank.</i> Lystd's Pl. Tdr. ind.....	1257	<i>Tierra del Fuego. Whaleboat Sound. O'Brien</i>	
<i>Sta Luzia Point. Sao Joao da Barra.</i> Fyrs		<i>Channel. Redondo Island.</i> Baake opf....	857
Beliggenhed. Opl. o. Kystlinie.....	303	<i>Magellan Stræde. Great Orange Bank.</i> Lystd.	
		att. t.....	142
		<i>Direction Hill.</i> Opl. o. Fyr.....	143
		Forsk. Opl.....	1628

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Canal Whiteside. Puerto Yartou.</i> Baake forsv.....	2487	Panama W.-Kyst.	
<i>Magellan Stræde. Magellanes (Punta Arenas)</i> Red. Fyr t.....	1400	<i>Panama Bugt. Iguana Island S. Klippe..</i>	440
<i>Froward Reach. Dos Hermanos E. Under-</i> <i>vandshindr.....</i>	2254	<i>Kap Mala SW. Vrag „Santiago“.....</i>	858
<i>Froward Reach. Dos Hermanos Fyr t.</i> <i>2057; Opl. o. Fyr.....</i>	2255	Costa Rica W.-Kyst.	
<i>Crooked Reach. El Morrión og Cohorn Fyr</i> <i>midt. for. 1259; Cohorn Fyr for.....</i>	1963	<i>Nicoya Bugt. Negritas Islands Fyr for....</i>	363
<i>Paso Largo (Long Reach). Monte Radford</i> <i>Fyr t. 2058; Opl. o. Fyr 2256; Opl o. Fyr</i>	2344	San Salvador W.-Kyst.	
<i>Smyth Channel. Boston Island. Baake opf.</i>	1567	<i>Amapala Point Fyr sl.....</i>	88
<i>Smyth Channel. Summer Passage. Afm. for.</i>	2434	<i>Fonseca Bugt. Amapala Havn. Afm. ind.</i>	1730
<i>Hunter Island. Cloyne Reef. Baake ødel. 439;</i> <i>do.....</i>	797	Mexiko W.-Kyst.	
<i>Patagonien. Wide Bugt. Grund.....</i>	2945	<i>Banderas Bugt. Puerto Vallarta (Las Peñas).</i> <i>Opl. o. Fyr.....</i>	2436
<i>Concepcion Channel. Molyneux Sound.</i> <i>Opl. o. Sem. og Baake.....</i>	86	<i>Mazatlan Havn. Crestan Island. Opl o. Fyr</i>	1905
<i>Indian Reach. Opl. o. Baaker.....</i>	496	<i>Nedre-Californien. Cabo Falso. Opl. o. Fyr</i>	89
<i>Moraleda Channel. Cayo Blanco. Skær..</i>	1964	<i>Point Tosco. Fyr t. 798; er tændt 1629;</i> <i>Opl. o. Fyr 1797; Opl. o. Fyr.....</i>	1906
<i>English Narrows og Messier Channel. Gray</i> <i>Harbor. Opl. o. Baaker.....</i>	497	<i>Magdalena Bugt Indløb. Redondo Point</i> <i>Fyr for.....</i>	1630
<i>Coronados Bugt. Ancud Bugt. Ahui Point.</i> <i>Afm. for.....</i>	1795	<i>San Benito Islands. West Benito Island.</i> <i>Fyr t. 498; Opl. o. Fyr.....</i>	1675
<i>Puerto Lebu. Punta Tucapel. Opl. o. Fyr.</i>	1994	<i>Sebastian Viscaíno Bugt. Cedros (Cerro)</i> <i>Island. Fyr t. 799; Opl. o. Fyr 1798;</i> <i>do.....</i>	1995
<i>Bahia Concepcion. Fyr lyser att. norm....</i>	1729	<i>California Bugt. Pond Island S. Skær....</i>	2437
<i>Valparaiso Anduvn. Buey Rock (Roca Buey).</i> <i>Afm. for.....</i>	359	Forenede Stater i Nord-Amerika W.-Kyst.	
<i>Valparaiso Bugt. Duprat Point. Fyr nedl.</i>	144	Californien.	
<i>Puerto de Guasco Anduvn. Isla Guacolda.</i> <i>Fyr t.....</i>	1196	<i>Santa Catalina Island. Lone Point Fyr for.</i>	2206
<i>Taltal S. Punta Ballenitas. Fyr t.....</i>	976	<i>Anacapa Island. Fltd. ind.....</i>	697
<i>Caleta Buena. Fyr nedl.....</i>	2345	<i>Santa Cruz Island. Diablo Point. Taagesign.</i> <i>nedl.....</i>	1401
<i>Caleta Jumin. Fyr nedl.....</i>	2346	<i>Santa Barbara Havn. Taagesign. nedl....</i>	1402
Peru.		<i>Esterro Bugt. Lys- og Fltd. udl.....</i>	1260
<i>Pisco Bugt. Grund. Td. ind. 360; San Gallan</i> <i>Island (Isla Sangayan). Grund.....</i>	1965	<i>Pigeon Point NW. Skær findes ikke.....</i>	218
<i>Callao. Afm. for.....</i>	361	<i>Farallon Fyr for. 1631; For udf. 1996; Radio-</i> <i>fyr opr.....</i>	2059
<i>Macabi Island Fyr for. 2257; Opl. o. Fyr.</i>	2946	<i>San Francisco Anduvn. San Francisco Fyr-</i> <i>skib. Taagesign. for.....</i>	757
Equador.		<i>San Francisco Bugt. Lime Point Fyr. Taage-</i> <i>sign for.....</i>	2438
<i>La Plata Island midlt. for.....</i>	696	<i>San Francisco Havn. Red Rock Fyr nedl.</i> <i>441; Yerba Buena Island. Fyr og Taage-</i> <i>sign for.....</i>	2947
<i>Caraques Floden Indløb. Santa Marta Bank.</i> <i>Lystd. fl.....</i>	33	<i>Noyo Floden Indløb. Fyr t.....</i>	2886
Colombia.		<i>Rockport Landing. Kltd. ind.....</i>	1676
<i>Buenaventura Floden.</i>		Washington.	
<i>Lystd. udl. 87; Trafikbestemmelse. Lods-</i> <i>tvang 915; do.....</i>	1796	<i>Umatilla Reef. Fyrskib for. 364; For. udf.</i>	1113
<i>Palmas Island. Opl. o. Fyr.....</i>	2435		
<i>Tumaco Red. El Morro. Vernicita Point Fyr</i> <i>for. 145; Opl. o. Fyr.....</i>	362		

VIII.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Middelhavet.		<i>Porman Fyr for.....</i>	2060
Spanien.		<i>Barcelona. Rio Llobregat Munding. Lystd. i</i> <i>Uord. 35; Lystd. att. i Ord. 90; Nyt Fyr t.</i> <i>1732; Fyr sl.....</i>	1966
<i>Gibraltar Stræde. Grund.....</i>	34	<i>San Felix de Guixols. Fyrbelysn. for....</i>	499
<i>Algeciras Red. Grund.....</i>	2207	<i>Cadaqués Fyr for. 2648; For. udf.....</i>	2699
<i>Puerto de Cartagena. Opl. o. Fyr.....</i>	1731	<i>Punta Sernella Fyr for.....</i>	2649

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Frankrig.		<i>Capo Spartivento Calabro Fyr</i> midlt. for... 2802	
<i>Sète.</i> Radiofyr opr.....	2887	<i>Capo Colonne Fyr.</i> Opl. o. Fyrkarakter... 2596	
<i>Marseille.</i> Fyr for.....	91	<i>Punta S. Cataldo di Lecce.</i> Fyrtaarn ommalet 1734	
<i>Toulon. Rade des Vignettes.</i> Nyt Fyr t... 646		<i>Bari. Punta S. Cataldo Fyr</i> midlt. for... 2442	
<i>Hyères Red. Porquerolles</i> Radiofyr for... 1568		<i>Porto di Pesaro.</i> Fyr midlt. for..... 39	
<i>Saint-Raphaël.</i> Fyr midlt. for. 1114; Fyr att. norm..... 1339		<i>Castel di Mezzo Fyr</i> midlt. for. 40; do... 148	
<i>La Garoupe.</i> Radiofyr opr. t. Forsøg.... 916		<i>Porto di Lido.</i> Ledefyr for. 1967; For. udf. 2650	
<i>Villefranche.</i> Fyr for..... 647		<i>Punta Sdobba.</i> Baakefyr t. 699; Fyr ødel. 2803; Td. udl..... 2988	
		<i>Triest Bugt. Punta Sottile Fyr</i> for..... 2989	
Korsika.		Adriaterhavet.	
<i>Les Moines Fyr</i> midlt. sl. 2439; Fyr lyser uregelmæssigt..... 2801		<i>Quarnaro. Porto di Cherso.</i> Fyr for.... 918	
		<i>Porto Zara. Punta Amica.</i> Grunde..... 802	
		<i>Isola Cazza.</i> Fyr for. midlt..... 2804	
		<i>Isle Tremiti. Isola Caprara Fyr</i> for. 2767; For udf..... 2805	
Sardinien.		Jugoslavien.	
<i>Tyrenske Hav. Capo Ferro.</i> Fyrs Lysevne midlt. nedsat 917; Fyr att. norm..... 1340		<i>Ostri Point Fyr</i> for. 2156; Opl. o. Fyr... 2208	
<i>Porto di Terranova. Cavallo</i> Grund afm. 800			
<i>Isola S. Pietro. Capo Sandalo Fyr</i> for... 1511			
<i>Alghero.</i> Opl. o. Fyr..... 2440			
<i>Isola Asinara. Punta Scorno (Caprara) Fyr</i> for..... 698			
Italien.		Albanien.	
		<i>Valona Bugt.</i> Grund..... 2888	
		<i>Baia di Santi Quaranta. Punta Ferruccio.</i> Opl. o. Fyr..... 1200	
Italien W.-Kyst.		Grækenland.	
<i>Genua Bugt. Savona.</i> Fyr for..... 1341		<i>Corfu. Gobino.</i> Radiomaster opf..... 1262	
<i>Genua. Genua Fyr</i> for..... 36		<i>Vardiani Island.</i> Opl. o. Fyr..... 442	
<i>Promontorio di Portofino.</i> Opl. o. Fyr 37; Fyr for..... 580		<i>Joniske Øer. Zante.</i> Havn. Td. upaal.... 1404	
<i>Tyrenske Hav. Spezia.</i> Havn for. Navn 1403; <i>Spezia Red. Tino Fyr</i> for. 1997; do. for..... 2987		<i>Korinthkanalen</i> midlt. lukket for Trafik 149; do. att. aaben for Trafik 583; Trafikbestemmelse..... 1201	
<i>Isola Palmaiola.</i> Opl. o. Fyr 2441; Fyr att. norm..... 2535		<i>Katakolon (Katakolo) Bugt.</i> Opl. o. Dybde 1907	
<i>Fiumara Grande.</i> Fyr for..... 1733		<i>Scaramangha Bugt. Salamis.</i> Anduvntd. udl. 2948	
<i>Porto d'Anzio.</i> Afm. midlt. for..... 38		<i>Eteusis Bugt.</i> Vrag uskadeliggj..... 93	
<i>Monte Circeo Fyr</i> for..... 500		<i>Euripos Kanal.</i> <i>Alibérion (Aliveri).</i> Bølgebryder delvis ødel. Fyr midlt. fl. Adv..... 1263	
<i>Neapel Bugt. Granatello</i> Havn skiftet Navn til <i>Portici</i> Havn..... 1115		<i>Steno Pass.</i> Fyr t..... 365	
<i>Vervece Skær.</i> Fyr for..... 581		<i>Lephtari Rock Fyr</i> upaal..... 94	
		<i>Saloniki Bugt. Vespasian</i> Grund. Lystd. forsv. 2258; do. genudl..... 2488	
		<i>Stratoni Fyr</i> nedl..... 2209	
Sicilien.		Ægæiske Hav.	
<i>Isola Lampedusa.</i> Opl. o. Fyr..... 1197		<i>Christiani Islands. Eskhati Rock.</i> Fyr att. norm..... 501	
<i>Isola Marettimo. Punta Libeccio Fyr</i> for... 146		<i>Samos.</i> <i>Samiopoulo (Samo-pulo)</i> SW.-Kyst. Skær 2443	
<i>Isola Ustica. Punta Gavazzi Fyr</i> for.... 582		<i>Port Tigani.</i> Fyr nedl. 92; Fyr att. t... 1968	
<i>Palermo Red. Formica</i> Baake nedl..... 2155		<i>Mytilene.</i> <i>Port Sigri</i> SW. Grund..... 2949	
<i>Capo Milazzo.</i> Fyr lyser att. norm..... 147		<i>Molivo N.</i> Vrag..... 2950	
<i>Capo Rasocolmo.</i> Fyr t..... 801			
Malta.		Tyrkiet.	
<i>Dellimara Point</i> SW. Undervandshindr. udl. 1199; do. fjernet..... 1845		<i>Marmarahavet. Rodosto Red. Td.</i> ind.... 366	
<i>Ras il Ghallis N.</i> Undervandshindr. udl. Adv..... 1198		<i>Bosporus</i> Anduvn. Taagesign. for..... 2768	
<i>Ras il Ghallis NE.</i> Undervandshindr. udl. Adv. 1261; do. fj..... 1456		<i>Ismid (Izmid) Bugt.</i> Opl. o. Lods.... 2951	
<i>Inner St. George Rock.</i> Baake opf..... 2537		<i>Bosporus</i> Anduvn. <i>Haidar Pascha.</i> Td. forsv. 2157; do. genudl..... 2444	
		<i>Bosporus.</i> Kap <i>Anadoli Fyr</i> for. 1512; do. 1632	
Italien S.- og E.-Kyst.			
<i>Capo dell' Armi.</i> Fyr for. 2536; Fyrs Synvidde..... 2766			

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Sorte Hav.		Palæstina.	
<i>Sorte Hav og Azovske Hav.</i> Adv. m. Minefare	95	<i>Haifa.</i> Fyrbelysn. for.....	2213
		<i>Jaffa.</i> Vragfyv nedl. 1042; Skær 1735; Grund 1847	
Bulgarien.		Cypern.	
<i>Burgas Bugt. SE. Ankhélú Rev.</i> Baake opf.		<i>Famagusta Havn.</i> Fyr att. t.....	2211
219; Fyr t.....	443	<i>Kap Greco.</i> Fyr lyser uregel. m 220; Fyr lyser	
		att. norm.....	700
Rumænien.		Ægypten.	
<i>Constantza.</i> Radiofyr opr. 1908; Fyr for... 2489		<i>Suez Kanalen.</i> Opl. o. Dybde.....	2710
		<i>Alexandria. Boghaz Pass.</i> Trafikbest.....	2889
Rusland.		Tripolis.	
<i>Odessa Banke.</i> Opl. o. Lystdr. 1264; Opl. o.		<i>Cirenaica. Derna.</i> Opl. o. Radiostats. Pl..	1342
Lystd.....	1569	<i>Tolmetta Fyr</i> for.....	41
<i>Krim.</i>		<i>Bengasi.</i> Opl. o. Ledefyr.....	584
<i>Sevastopol</i> Anduvn. Td. udl.....	2806	<i>Bengazi-Tolmetta.</i> Landmærker.....	1570
<i>Sarich Point.</i> Fyr lyser att. norm. 1041;		<i>Buerat-el-Hsun.</i> Fyr for.....	42
Fyr midlt. for. 1513; Fyr lyser att. norm.	1969	<i>Tripolis Fyr</i> for.....	1043
<i>Kap Meganom</i> Fyr for.....	2651		
<i>Kap Chauda</i> Fyr for.....	2652	Tunis.	
<i>Utrish Point W.</i> Skær.....	1846	<i>Gabès.</i> Fyr uregelm.....	1116
<i>Azovske Hav.</i>		<i>Cap Serrat</i> Fyr for.....	1203
<i>Taganrog Bugt. Mariupol.</i> Taagesign opr.			
1265; Ledefyr for.....	2210	Algier.	
<i>Byelosarai Spit.</i> Taagesign. for.....	367	<i>Pointe Djerda.</i> Opl. o. Fyr.....	1736
<i>Berdyansk Red. Njuni Berdyansk.</i> Fyr for	2653	<i>Cape Carbon.</i> Opl. o. Fyr.....	1799
<i>Obitochna Pynt.</i> Fyr t.....	444	<i>Port Shershel (Cherchell).</i> Grund.....	1800
<i>Kerich. Stræde.</i> Kap <i>Takil.</i> Td. ind.....	1202	<i>Arzew Fyr</i> for.....	1998
<i>Batum.</i> Fyr for.....	2807	<i>Oran.</i> Opl. o. Fyr 1737; Lystd. udl.....	1848
		<i>Ile Rachgoun.</i> Opl. o. Fyr.....	1738
Lilleasien.		Marokko.	
Syrien.		<i>Melilla.</i> Vrag afm.....	2490
<i>Alexandretta.</i> Fyr for. 701; Vrag 2212; Fyrs		<i>Cala Tramontana.</i> Fyr att. norm.....	2445
Pl.....	2700	<i>Tetuan Bugt. Rio Martin Fort.</i> Fyr midlt.	
<i>Ras el Khanzir.</i> Fyr t.....	702	for.....	919
<i>Raz-Ibn-Hani.</i> Fyrs Pl.....	2701	<i>Tanger Bugt. Almirante Td.</i> forsv.....	2808
<i>Lattaquié</i> Fyr for.....	2702	Skær.....	2711
<i>Ruad</i> Fyr for.....	2703		
<i>Ramkin.</i> Fyrs Pl.....	2704		
<i>Tripoli</i> Fyr for.....	2705		
<i>Beyrouth</i> Fyr for.....	2706		
<i>Raz-Beyrouth</i> Fyrs Pl.....	2707		
<i>Saida</i> Fyrs Pl.....	2708		
<i>Sour</i> Fyr for.....	2709		
<i>Haifa.</i> Lystd. for.....	502		

IX.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Røde Hav.		<i>Seil Ad-dar Kebir Island.</i> Rev.....	803
<i>Suez Bugt. Kal' at el Kebira.</i> Baaker ødel.	503	<i>Khor Nowarat. Ras Istaki.</i> Ledebaake ødel.	1739
<i>Ras el-Askar</i> Red. Td. bortdr.....	2347	<i>Farasan Islands. Kadheiya Island.</i> Grund	
<i>Sanganeb Reef.</i> Fyr midlt. sl.....	2214	43; Grundt Vand.....	977
<i>Port Sudan</i> Anduvn. <i>Windgate Reefs.</i> Fyr		<i>Dahlak Island</i> SE. Grunde 504; Grunde..	2215
for. 648; Opl. o. Fyr.....	1204	<i>Zebazir (Zubair) Øerne. Centre Peak Island.</i>	
Fyr for.....	221	Fyr t. 2491; Opl. o. Fyr 2538; do.....	2769
<i>Bender Sudan</i> Anduvn. <i>N. Jumna Reef.</i>		<i>Jezirat Kad Ali.</i> Grund.....	505
Baake forsv.....	1405	<i>Mocha.</i> Urent Vand 585; Grund findes ikke	703
		<i>Eritrea. Assab Øhav. Isola Fatma.</i> Fyr for.	804

X.

Asiens E.-Kyst med Japan.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Singapore Stræde.		<i>Siam. Singora Red. Radiostat. nedl.</i>	2955
<i>Phillip Channel. Cap Island (Chula). Opl. o. Vrag.</i>	2261	<i>Bangkok Bar. Fyrskibe fl. Adv.</i>	1577
<i>Singapore W.-lige Anduvn. Buffalo Rock. Baake opf.</i>	2062	<i>Menam Floden Munding. Fort Pi-sua-smuth. Flagstangs Pl.</i>	704
<i>Singapore Red. Pulo Renget Besar. Fyr t.</i>	509	<i>Koh Sichang Havn. Hin Kong Nok Lystd. for.</i>	2816
<i>Johore Stræde. Sa-ranggong. Navne for.</i>	1849	<i>Sichang Havn. Koh Kham Yai. Radio-stat. nedl.</i>	2956
<i>Kuala Johore. Kapala Rocks. Navn for.</i>	1850	<i>Parat Bugt. Grund.</i>	2957
<i>Pulo Tioman N. Grund findes ikke.</i>	2713	<i>Narativas. Fyr midt. sl. 153; Fyr att. t. 1802; Opl. o. Fyr.</i>	2221
<i>Pulo Brala (Tenggol). Fyr t. 1999; Opl. o. Fyr. Ø's Pl.</i>	2386	<i>Prasa Fyr for.</i>	2661
		<i>Rayong Fyr for.</i>	2662
Sunda Øerne.		<i>Chentabun Floden Indløb. Lem Sing Fyr for. 2493; Fyr for.</i>	2663
<i>Rio Øhav. Boelan Stræde. Baake forsv. 1801; Vrag uskedeliggj. 2000; Baake gen-opf.</i>	2814	<i>Chandaburi Floden Indløb. Skær.</i>	1122
<i>Terkoelai Fyr. Opl. o. Fyr.</i>	1267	<i>Koh Chik Nok. Fyr midt. sl.</i>	2664
<i>N.- og S.-Broeder. Opl. o. Fyr.</i>	2001		
<i>Doerian Stræde. Grunde 510; Opl. o. Korall-pulle.</i>	921	Bagindien.	
<i>Berhala Stræde. Pulle.</i>	2219	Fransk Indo-Kina.	
<i>Gaspar Stræde. Rev.</i>	2302	<i>Soirap Floden Indløb. Kua Dong Trankh Fyr for.</i>	511
<i>Billiton W.-Kyst. Pulle.</i>	1572	<i>Annam. Pulo Kambir (Gambir). Fyr midt. sl.</i>	2893
<i>Banka Stræde. Palembang Floden Munding. Lodsfyrskeb omb.</i>	2002	<i>Tonkin. Cua-Nam-Trieu. Coupure de Dinh-Vu Fyr for.</i>	1578
<i>Banka NE.-Kyst. Pedis Selatan Rev S. Td. forsv. 2544; Td. genudl.</i>	2658		
<i>Banka E.-Kyst. Soengei Liat. Landgangsbro og Fortdr forsv.</i>	2220	Kinesiske Hav.	
<i>Banka. Dawun Point. Fyrbelysn. og Afm. for.</i>	1970	<i>Tong King Bugt. Bien Shon Fyr for.</i>	705
<i>Sumatra S.-Kyst. Seboekoe. Opl. o. Fyr.</i>	1573	<i>Haiphong Anduvn. Fyr. for.</i>	2003
<i>Java. Batavia Red. Lystd. ind.</i>	371	<i>Royal Bishop Bank. Dybde aft.</i>	923
<i>Tandjoeng Priok. Radiomaster 96; Opl. o. Masters Pl.</i>	1268	<i>Palawan Island. Malapakkun Island og Ka-poas Cluster. Grunde 807; Grunde.</i>	978
<i>Pulo Pandjang. Fyr nedl.</i>	922	<i>Pratas Island. Fyr midt. sl.</i>	97
<i>Soerabaja W.-lige Farvand. Vraglystd. „Zeemeeuw“ ind.</i>	2659	<i>Hongkong Anduvn. Lema Islands SE. Grund</i>	1046
<i>Probolinggo Red. Opl. o. Vragtd.</i>	1574		
<i>Madoera Stræde. Tdr. udl.</i>	1120	Kina.	
<i>Kraksain Red. Afm. for.</i>	1575	<i>Fyr att. i Ord.</i>	1124
<i>Maria Reigersbergen eller Sakunchi Banks. Fyr midt. sl. 760; Fyr att. t.</i>	1045	<i>Kwang-chow Wan. Matshé Floden. Opl. o. Fyr.</i>	2545
<i>Macassar Stræde. Celebes. Barang Baringang Opl. o. Dybde.</i>	1911	<i>Hong Kong. Lystd. udl. 2262; Skær 2348; Belcher Bugt. Lystd. udl.</i>	2770
<i>Muara Bekapai. Fyrskibe og Afm. for.</i>	1121	<i>Chinsalchui Fyr nedl. Cust Rock Fyr for.</i>	2714
<i>Tanjong Lerung. Grund.</i>	152	<i>Kaulung (Kowloon) Halvø. Opl. o. Radiomasts Pl.</i>	1123
<i>Borneo. Sambar Fyrskib W. Grund.</i>	1269	<i>Mirs Bugt Anduvn. Rev. 1682; Mirs Point NE. Skær.</i>	2546
<i>Singkawang. Opl. o. Fyrs Pl.</i>	649	<i>Canton Floden. Dutch Folly. Fyr nedl.</i> ...	2547
<i>Api Passage. Grund 1576; Grund findes ikke.</i>	2447	<i>Hu i tau Bugt. Skær 2548; Hu i tau Point SE. Skær.</i>	2715
<i>Tanjong Blimbing. Td. ind.</i>	1971	<i>Lo-yuan Bugt. Fushow Channel Skær. Grund findes ikke</i>	2549
<i>Saravak Floden Indløb. Td. ind.</i>	596	<i>Rag Islands (Hsi-lo-yu) W. Skær. Adv.</i>	1579
<i>Natuna Islands-Brunei. Opmaalingsvagere midt. udl. 1344; Opmaalingsvagere ind.</i>	2815	<i>Tai-chow Bugt. North Foreland Island (Tung-long-tao) NE. Skær.</i>	2304
<i>Tanjong Batu. Grund.</i>	2660	<i>Yangtse Kiang Anduvn. Hen and Chicks SW. Vrag.</i>	1047
<i>Labuan Island. Victoria Havn. Fyr midt. sl. 1681; do. att. t.</i>	1912	<i>Grund.</i>	1683
<i>Lankayan Island NE. Grund.</i>	2303	<i>Grund findes ikke.</i>	1048
		<i>Shaweihsan. Radiofyr opr.</i>	2063
Siam Bugt.		<i>Yang-Tze Munding. Confucius Channel. Dybde aft.</i>	2990
<i>Malayiske Halvø. Johore E.-Kyst. Tanjong Sedili Kechil (Scylla Point). Vrag.</i>	2954		
<i>Trengganu. Sungai Kumaman (Kemaman) Fyr. Grund.</i>	1741		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.		
<i>Tung-chow Channel. Hsi-chou (Plover Point). Baake ødel. 2448; Baake genopf.</i>	<i>Sosunowa Pynt. Taagesign. opr.</i>		
2716	2065		
<i>Ching-tien Rocks. Afm. for. 1742; Tds. Pl. 1851; Lystd. for.</i>	<i>Tartary Bugt. Kap Peschanni Taagesign. opr. Fyr t.</i>		
2717	1126		
<i>Tung-chow Lystd. omb. m. Fyrskib.</i>	Sakhalin.		
1743	<i>Kap Elizabeth. Fyr t. Taagesign. opr.</i>	2992	
<i>Tung-chow Kryds. Opl. o. Dybde. Adv. 2305; do.</i>	<i>Alexandrovski. Jonquiere Point. Fyr for.</i>	1636	
2550	<i>Kaihyo To (Robben Island). Grund.</i>	2665	
<i>Pitman-King Lystd. omb. m. Fyrskib 1744; Pitman-King Fyrskib for.</i>	Japan.		
2004	<i>Hokkaido (Hokushu). Teshio. Grund.</i>	2551	
<i>Cooper Bank Crossing. Big Tree Fyrskib for.</i>	<i>Iwanai Ankerpl. Fyrbelysn. for.</i>	2719	
1745	<i>Muroran Ko. Shikuzushino Hana (Aru-toru). Afm. for.</i>	808	
<i>Kiao-chow Bugt.</i>	<i>Horo Izumi. Fyr for.</i>	2666	
<i>Tai-kung-tao Rev (Wu-ting-chiao) Baake genopf. 1125; Baake ødel.</i>	<i>Tsugaru Kaikyo. Kodomari. Fyr t.</i>	2066	
2222	<i>Oma Zaki. Opl. o. Radiofyr. Radiopejlstat. opr.</i>	512	
<i>Ta-chiao-tao. Fyr t. Taagesign. opr. Baake nedl. 1345; Fyr og Taagesign. midlt. u. a. Virksomh.</i>	<i>Honshu. Hamada Ko. Fyr t.</i>	2162	
2387	<i>Yezumi Ura. Yezumi Fyr t.</i>	706	
<i>Shantung Forbjerg S. Vrag 2223; do.</i>	<i>Shibayama Ko. Fyr t. Fyr nedl.</i>	860	
2306	<i>Sudzu Misaki. Fyr for.</i>	809	
<i>Po-hai Bugt. Lan-mun-sha. Grund udvidet sig.</i>	<i>Tsugaru Kaikyo. Tappi Saki. Radiopejlstat. og Radiofyr opr. t. Forsøg.</i>	1804	
2307	<i>Inuboye (Inuboe) Zaki. Opl. o. Radiopejlstat. Radiofyr opr.</i>	514	
<i>Vrag.</i>	<i>Tone Gawa. Fyr t.</i>	2552	
372	<i>Kinkuwasan (Kinkasan). Radiopejlstat. opr.</i>	513	
<i>Fort Peitang. Fyr t.</i>	<i>O Shima. Fyr for.</i>	44	
2818	<i>Iro Zaki. Radiofyr opr.</i>	2601	
<i>Hai Ho eller Peking Floden. Dybde aft.</i>	<i>Shizuoka S. Luftfyr t.</i>	1914	
2894	<i>Kodzukami (Kozukami) Sho. Td. udl.</i>	707	
<i>Kwantung Halvø. Ryojun Ko (Port Arthur). Rokobi San Fyr for.</i>	<i>Chita Wan. Afm. for.</i>	1127	
2817	<i>Nagoya Ko. Fyr nedl. Afm. for.</i>	98	
<i>Kwantung (Society) Bugt. Pulan Tien Chiang (Port Adams). Sandbanke.</i>	<i>Mikawa Wan. Fyr t.</i>	1409	
2064	<i>Toshi Jima. Fyr t.</i>	1637	
<i>Liao-tung Bugt.</i>	<i>Kashimo Zaki. Fyr for.</i>	979	
<i>Pu-lan-tien-chiang. Skær.</i>	<i>Osaka Bugt. Osaka. Fyr nedl.</i>	1410	
1852	<i>Kobe. Vrag.</i>	810	
<i>Grund 2449; Liao-ho Anduvn. Dybde aft.</i>	<i>Indlandshavet (Nakai). Ogi Jima Fyr for.</i>	2895	
2718	<i>Takamatsu Ko. Fyr for.</i>	2309	
Chosen (Korea).		<i>Nakai eller Seto Uchi. Ujina Ko skiftet Navn til Hiroshima Ko.</i>	597
<i>Navne for.</i>		<i>Sakade. Fyr t.</i>	761
924		<i>Shimonoseki Kaikyo. Sprængningsarbejder.</i>	811
<i>Odeckin Bugt. Fyr nedl.</i>		<i>Shikoku Island. Kami no kaye Fyr nedl.</i>	1050
2308		<i>Bungo Channel. Okino Sima. Fyr t.</i>	1128
<i>Shin To Islands. Ma To (Maan To) Fyr for.</i>		<i>Kyushu. Sata Misaki Fyr for.</i>	1129
1913		<i>Liu Kiu Islands. Amami Gruppen. Sotsuko Zaki. Fyr for.</i>	812
<i>Sei tau (To). Taagesign for.</i>			
650			
<i>Soi chong (Shosei) To. Radiofyr opr. t. Forsøg.</i>			
2005			
<i>Choan Sho. Lystd udl. Adv.</i>			
2991			
<i>Sajan Kaye. Grund.</i>			
1346			
<i>Chunsan Do. Magnetisk Forstyr.</i>			
1049			
<i>Yonoha To. Skær findes ikke.</i>			
154			
<i>Kan Ho. Fyr nedl.</i>			
1803			
Sibirien.			
<i>Orekho Island. Fyr for.</i>			
2006			
<i>Vladivostok Anduvn. Eastern Bosphorus (Hamelin) Stræde. Kap Nazimoff. Taagesign. opr.</i>			
155			
<i>Kap Goldobina. Lystd. for.</i>			
1635			
<i>St. Olga Bugt. Chikacheva Island. Opl. o. Fyr.</i>			
1634			

XI.

Bekendtgørelser m. m.

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Bekendtgørelser.	
<i>Afrika E. og S.-Kyst. Signalstationer nedl.</i>	<i>Danmark. Bekendtgørelse o. visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.</i>
1516	45
<i>Britiske Øer. Opl. o. Stormvarselstat. 598.</i>	<i>Efterretninger for Søfarende. Nybetegnelser.</i>
1206	46
<i>Opmaalingsarbejder. Midlt. Mærker udl. Adv.</i>	<i>Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydningstjenestens Udførelse i danske Farvande.</i>
813	47
<i>Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning ang. Miner.</i>	
101	

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigations-efterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: C Q.	
48	<i>Store-Bælt. Kerteminde Havn. Havne-reglement.</i> 1459
Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon	49
50	<i>Kattegat. Tunø Havn. Havnereglement</i> 1460
Signaler fra Skibe, der ledsager Under-vandsbaade	51
51	<i>Farvandet Syd for Fyn. Ærø N.-Side Søby Havn. Havnereglement.</i> 1515
Bekendtgørelse ang. Grænser for Anbringelse af Bundgarnssteder ved Nordjyllands Østkyst fra Skagen til Hals	52
52	<i>Østersøen. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Havnereglement.</i> 1580
Bekendtgørelser	99
99	<i>Store-Bælt. Langeland E.-Kyst. Spodsbjerg Havn. Havnereglement.</i> 1581
Dampskibsruiter for det „Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over N.-lige Atlanterhav 100; do. for. 447; do. for.	1207
1207	<i>Køge Bugt. Mosede Fiskerihavn. Havne-reglement.</i> 1638
<i>Nyord. Lodstakster.</i> 156	50
156	Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon
<i>Bornholm. Allinge. Havnereglement. .</i> 373	51
373	<i>Limfjorden. Hals Havn. Havnereglement.</i> 1639
<i>Bornholm. Sandvig. Havnereglement. .</i> 374	52
374	<i>Store-Bælt. Lundeberg Havn. Havne-reglement.</i> 1805
<i>Lille-Bælt. Aabenraa. Havnereglement</i> 375	52
375	<i>Kattegat. Anholt Havn. Havnereglement</i> 1806
<i>Kattegat. Søby. Havnereglement.</i> 376	52
376	<i>Kattegat. Skagen Havn. Havnereglement.</i> 1807
<i>Danmarks Skibsliste 1933.</i> 515	53
515	<i>Limfjorden. Aalborg. Havnereglement</i> 1808
<i>Sundet. Humlebæk. Havnereglement. .</i> 516	53
516	<i>Sundet. Espergerde Havn. Havnereglement.</i> 1915
<i>Ringkøbing. Havnereglement.</i> 651	53
651	<i>Smaalandsfarvandet. Kallehave Havn og Kallehave Færgebro. Havnereglement</i> 1916
<i>Smaalandsfarvandet. Masnedsund Havn samt det Statsbanerne tilhørende Bolværk med ud for liggende Sømraade, Masnedsund. Havnereglement.</i> 652	53
652	<i>Smaalandsfarvandet. Koster Færgebro. Broreglement.</i> 1917
<i>Smaalandsfarvandet. Vordingborg. Havnereglement.</i> 653	54
653	<i>Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Havnereglement.</i> 1918
<i>Sundet. Snekkersten Havn. Havnereglement.</i> 814	54
814	<i>Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Nyord Havn. Havnereglement.</i> 1972
<i>Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Havnereglement.</i> 815	54
815	<i>Smaalandsfarvandet. Bøge Havn (Lindebro) Havnereglement.</i> 1973
<i>Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Havnereglement.</i> 816	54
816	<i>Isefjord. Hundested Havn. Havnereglement.</i> 1974
<i>Laaland S.-Kyst. Rødby Havn. Havnereglement.</i> 861	54
861	<i>Kattegat. Samsø E.-Kyst. Langør Havn. Havnereglement.</i> 2007
<i>Romø E. Ballum Sluse Færgebro. Broreglement.</i> 862	54
862	<i>Sundet. Dragør Havn. Havnereglement</i> 2067
Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe	863
863	<i>Sundet. Kastrup Havn. Havnereglement.</i> 2110
Afmærkning af gravede Render. Adv.	925
925	<i>Lille-Bælt. Middelfart Havn. Havnereglement.</i> 2111
Opl. o. Redningsstat.	926
926	<i>Limfjorden. Lemvig Havn. Havnereglement.</i> 2112
<i>Kattegat. Stenlejerne paa Sjællands Odde Broer. Broreglement.</i> 927	55
927	<i>Skamlebæk Radio. Tider for Udsendelse af Meteor. Obs. pr. Radio for.</i> 2113
<i>Limfjorden. Næs Sund Færgebroer. Broreglement.</i> 980	55
980	<i>Udsendelse af meteor. Obs. pr. Radio fra danske Skibe. For. af Sendetid.</i> 2166
<i>Smaalandsfarvandet. Fejø Havn (Dybvig Havn eller Dybets Havn). Havnereglement.</i> 1130	55
1130	<i>Vejrmedlinger pr. Radiotelefon. Udsendelsestider for.</i> 2115
Afmærkning af undersøiske Kabler	1270
1270	<i>Bekendtgørelse ang. Sejladsen i det uddyb. Sejlløb til Frederikssund Havn</i> 2163
<i>Sundet. Skovshoved Baadehavn. Havnereglement.</i> 1411	55
1411	<i>Fakse Bugt. Præstø Havn. Havnereglement.</i> 2164
<i>Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Havnereglement.</i> 1412	55
1412	<i>Lille-Bælt. Kolding Havn. Havnereglement.</i> 2165
<i>Store-Bælt. Mullerup Havn. Havnereglement.</i> 1413	55
1413	<i>Farvandet Syd for Fyn. Ærø. Kløven. Ommel-Kraghæs Havn. Havnereglement.</i> 2263
<i>Østersøen. Langelund SW.-Kyst. Bagenkop Havn. Havnereglement.</i> 1414	55
1414	<i>Isefjord. Frederikssund Havn. Havnereglement.</i> 2264
<i>Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Fjord. Bjørnø Anløbsbro. Broreglement. . .</i> 1415	55
1415	<i>Smaalandsfarvandet. Møn N.-Kyst. Stege Havn. Havnereglement.</i> 2310
<i>Kattegat. Hørsholm Havn. Havnereglement.</i> 1416	55
1416	<i>Store-Bælt. Langeland W.-Kyst. Dage-løkke Havn. Havnereglement.</i> 2349

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Store-Bælt. Langeland NW.-Kyst. Lohals</i> Havn. Havnereglement	2388	<i>Helsingfors. Alberga</i> Radiopejlstat. Forsk. Opl.	2603
Bekendtjør. ang. Sejlads gen. det uddyb. Sejlløb i <i>Vejle Fjord</i>	2389	<i>Forenede Stater i Nord-Amerika.</i> Radiopejlstat. nedl.	1582
<i>Lille-Bælt. Vejle</i> Havn. Havnereglement	2390	Radiopejlstat nedl. ikke	2008
<i>Lille-Bælt. Fredericia</i> Havn. Havnereglement	2391	<i>Frankrig og Algier.</i> Radiopejlstat nedl.	2009
Bekendtjør. ang. Sejlads gen. det uddyb. Sejlløb til <i>Roskilde</i> Havn	2392	Radiofyr for	2993
<i>Isefjord. Roskilde</i> Havn. Havnereglement	2393	<i>Grækenland. Kykladerne. Keos.</i> Signalstat. nedl.	53
<i>Sundet. Hornbæk</i> Havn. Havnereglement	2450	Volo. Lægeundersøgelse	377
<i>Store-Bælt. Kalundborg</i> Havn. Havnereglement	2451	<i>Holland. Friesche Zeegat. Moddergat (Modderhoek).</i> Stormvarselstat. nedl.	518
<i>Lille-Bælt. Bogense</i> Havn. Havnereglement	2452	<i>Island. Islandske Fyr. Advarsel.</i>	54
<i>Isefjord. Orø</i> Fiskerihavn. Havnereglement	2453	Vejrmeldinger pr. Radiotelefon	55
<i>Kattegat. Frederikshavn.</i> Havnereglement	2454	Vejrmeldinger pr. Radio	817
<i>Smaalandsfarvandet. Masnedø</i> Færgenhavn. Havnereglement	2494	<i>Italiensk Somaliland.</i> Radiofyrs Bølgelængde for	519
<i>Smaalandsfarvandet. Orehoved</i> Havn. Havnereglement	2495	<i>Kanada og Newfoundland. St. Laurence Bugt.</i> Ispatrouille	1051
<i>Store-Bælt. Nakskov</i> Havn. Havnereglement	2496	<i>Lettland. Opl. o. Redningsstat.</i>	1208
<i>Limfjorden. Skive</i> Havn. Havnereglement	2497	<i>Nordlige Atlanterhav.</i> Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages	708
<i>Laaland S.-Kyst. Nysted</i> Havn. Havnereglement	2553	Ispatrouilletj. oph.	1855
<i>Sundet. Kastrop Broforenings Baadehavn.</i> Havnereglement	2554	<i>Norge. Oslofjorden.</i> Kystlodsdamper	378
<i>Smaalandsfarvandet. Kragensø</i> Havn. Havnereglement	2555	Kystlodsdamper midlt. ind.	864
<i>Store-Bælt. Knudshoved</i> Anlægs- og Broreglement	2556	<i>Rogaland. Utsira</i> Radiopejlstat. att. aabn. for Prøvedrift	2395
<i>Limfjorden. Odde</i> Nord Færgenhavn. Havnereglementer	2557	<i>Persiske Bugt. Buschehr.</i> Signalstat. og Lloyd Signalstat. nedl.	158
<i>Limfjorden. Glyngøre</i> Havn. Havnereglement	2558	<i>Portugal. Navigationsefterretninger</i> pr. Radio	1856
<i>Kattegat. Mariager Fjord.</i> Lodstakster	2602	<i>Sibirien.</i> Havne, der maa anløbes af udenlandske Skibe	2898
<i>Kattegat. Horsens Fjord.</i> Forandring i Bestemmelsen om Lodstvang	2667	<i>Skotland. Cape Wrath.</i> Stormvarselstat, att. i Virksomh.	1685
<i>Isefjord. Hundested, Holbæk og Frederikssund</i> Lodserier. Lodstakster	2771	<i>Spansk N.-Afrika. Ensenada de Tetuan. Rio Martin</i> Signalstat. opr.	520
<i>Jylland W.-Kyst. Varde</i> Havn. Havnereglement	2772	<i>Spitsbergen. Svalbard</i> Radiostat. Radiopejl. sign. pr. Anmodn.	1347
<i>Limfjorden. Løgstør</i> Bedning. <i>Han Næs S.-Side. Amtoftbroen.</i> Broreglement	2896	<i>Storbritannien.</i> Radiofyr for	2994
<i>Sundet.</i> Lodstakster	2897	<i>Sverige.</i> Ismeldinger pr. Radiotelefon	159
<i>Ny international</i> Signalbog	2958	<i>Göteborg.</i> Natstormsign. nedl.	928
<i>Gedser</i> Havn. Havnereglement	2959	Adv. vedr. Kort	1052
<i>Færøerne.</i> Bestemmelse om Sundhedspas oph. Foranstaltninger til at forhindre Influenza's Indbringelse til <i>Færøerne</i>	304	<i>Tyrkiet. Bosphorus-Sorte Hav.</i> Trafikbestemmelser	2604
Foranstaltninger til at forhindre Influenza's Indbringelse til <i>Færøerne</i> op- hævet	762	<i>Tyskland. Nauen.</i> Tidssign. pr. Radio. Bølgelængde midlt. for	1583
<i>Syderø. Trangisvaag.</i> Havnereglement	1853	<i>Østersø- og Nordøskysterne.</i> Meridian fl.	2265
<i>Syderø. Vaag.</i> Havnereglement	1854	Vragfyr for	2720
<i>England. St. Anns Head.</i> Lloydsignalstat. opr.	517	<i>Norddeich.</i> Oceanvejrmeldinger	2995
<i>Estland.</i> Tider for Radiotelefonvagt om Bord i Isbrydere	305		
<i>Finland. Utö.</i> Radiotelefonstat.	599		
<i>Åland. Eckerö</i> Stormvarselstat. nedl.	1746		

Karantænebestemmelser.

Sverige. 521. 1461

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Danmark: Side 167.
England: Side 16. 24. 33. 42. 61. 81. 102. 109. 117. 126. 148. 165. 176. 195. 208. 218. 253. 260. 270. 281. 290. 301. 316. 324. 333. 344. 351. 360. 367. 374. 383. 393. 403. 413. 421. 431. 439. 447. 455. 467. 483.
Finland: Side 127. 148. 195
Lettland: Side 208
Norge: Side 16. 24. 62. 226
Sverige: Side 62. 81. 109. 148. 176. 253
Tyskland: Side 24. 138. 148. 195. 218. 253. 260. 270. 281. 316. 393